MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1943 DECEMBER 1. (VI. ÉVF. 23. SZÁM)



130 embert szállít
a Messerschmitt Gigant

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM * BUDAPEST, 1943 DECEMBER 1



Testvérlapunk, az IFJÚ REPÜLŐ november 4-én látogatást tett nagybányai Horthy Istvánkánál, ahol ifj. Jánosy István adta át az IFJÚ REPÜLŐ ajándékát, egy kis hangárt s benne néhány modelt

LÉGIHÁBORÚ

1943 október 29-től november 23-ig

Az arcvonalról, 1943 november

A moszkvai és kairói tanácskozások után mesterségesen felcsigázott nemzetközi közvélemény kezd lassan megnyugodni. Az idegháború nem ért sehol sem célt, a semlegesek, nem hadviselők és hadviselők csoportjában nem történt változás, pedig az ellenséges propaganda ezúttal alaposan ki akarta használni a szovjet előnyomulás és moszkvai tanácskozások folytán kialakult izgalmas légkört. A tanácskozások háborút eldöntő jellegét azzal akarta teljesen elhihetővé tenni, hogy már csak a leendő békeproblémáknál mutatkoznak nehézségek és azokról kell tárgyalni, mert a háborút máris megnyerte az angolszász-szovjet-kínai koalició.

Ezzel az ellenséges hírveréssel szemben az elmult hónapban az alábbi jelentős katonai eredmények és tények állanak a tengely és Japán oldalán:

A szovjet támadás az idő különös kedvezése következtében ugyan még folyik, de már jelentős német ellenlökések egyes arcvonalszakaszokon határozott sikereket hoztak, a Szovjet anyagveszteségei pedig minden képzeletet felülmulnak. A német vezetés a döntő harcok elől mindaddig kitér, amíg azt helyesnek látja. A Szovjet emberanyagában egyre több ázsiai található és a visszafoglalt területeken levő orosz lakosságból majdnem minden épkézláb embert besoroznak. Az emberveszteség, ha még nem is döntő jelentőségű, de nagyon jelentős tényező a Szovjet további támadóterveinek szempontjából.

A zsitomiri szovjet támadások ellen délről megindított német ellentámadás nagyobb sikerek első részletének tekinthető. A szovjet áttörési kísérletek sorra meghiusultak és a Krim félsziget elleni gyenge támadásokat aránylag könnyen veri vissza az ottharcoló német-román hadsereg.

A délolaszországi partraszállás harmadik hónapjának végén az angol-amerikai hadseregek még mindig Nápoly és Róma között a feleúton küszködnek csigalassúsággal előre. Közben az utánpótlásukra szolgáló hajótérből a német légierő és búvárhajó fegyvernem egyre több megrakott szállítóhajót süllyeszt el, úgy, hogy az itáliai kaland, amibe Badoglio árulásakor veszedelmes optimizmussal ugrottak bele a legköltségesebb vállalkozássá alakult.

A Földközi tenger keleti részében Lerosz és Szamosz elfoglalásával a német vezetés olyan erőt mutatott, ami nem lehet hatás nélkül a két tűz között, semlegességét féltő Törökországra. Az angolszász propagandával szemben mutatkozó fegyvertények és az arab világ megmozdulása a libanoni eseményekkel kapcsolatban komoly események előjelei.

Az Európa elleni légiháború az elmult hónapban már nem fokozódott, a német légitámadások rendszeressége azonban máris erősen foglalkoztatja az angol közvéleményt. A megtorlás közeledő bekövetkezéséről Hitler és Göring egyaránt szólottak. A megtorlás Göring legutóbbi beszéde szerint meg fogja szüntetni az Angliából német terület elleni légitámadások lehetőségét. A kétségkívül valamilyen különleges harceszközzel végrehajtandó megtorlótámadás az új német harceszközökre hívja fel a figyelmet, az újabb rakétalövegekre, az új páncéltörő gránátra, a Gigant-típusú legnagyobb szállítórepülőgépekre, egy mindennél gyorsabb vadászgéptípusra, stb. A döntés felé közeledő háborúban ezek fogják a győzelmet biztosítani, nem pedig az ellenséges diplomácia és hadvezetés jerikói harsonái.

Távolkeleten pedig a Japán—USA közötti küzdelem egyévi szünet után olyan nagyszabású japán sikereket hozott, amik nem maradhatnak hatás nélkül MacArthur és Niemitz admirális tervezett nagyszabású támadására. A japán légierő erős támaszpontjairól hat nagy támadásban megsemmisítő csapást mért a Bougainville környékén felfedezett hajókíséretekre és hajóhadra. 75 hadi és szállítóhajó, köztük 4 csatahajó, 6 repülőgépszállító, 9 cirkáló, sok romboló elsüllyedt, sok megrongálódott, az amerikaiak jelentős repülőveszteséget is szenvedtek. Valószínűleg az angol-szászok elbizakodottsága és a hiányos felderítés volt az amerikai kudarc alapja. Az erős és halálmegvetéssel küzdő japán repülőerők megint bebizonyították a légierő fölényét, a levegőből kellőleg nem védett hajóhaddal szemben. A csendesóceáni jenki-flotta Pearl Harbour óta a legnagyobb leckét kapta és hajók, amiket két év óta sikerült Hawaiban kiemelni és újból szolgálatba állítani, Bougainville körüli vizeken örökre elsüllyedtek. Az olasz flotta átállásával döntőleg megerősödött angolszász tengeri erők elérkezettnek látták az időt arra, hogy Japánnal tengeren leszámoljanak. A japán légierő elibe vágott a propaganda által jóelőre beharangozott amerikai akciónak és most talán az angol admirálisok dörzsölik legjobban kezeiket, mert őket az amerikai kollégák túlságos óvatosságuk miatt leckéztették. Ellenségeinknek tehát a tengeren — ahol pedig minden adottságuk megvan — nem sikerült a hatalmi helyzetet javukra eldönteni. A levegőben, vagy a szárazföldi harctereken talán előnyösebb a helyzetük? A megtorlás és a jövő év küzdelmei megadják erre is nekik a választ.

*

A szovjet hadszíntéren egy hónap alatt kétezernél több páncélost, ebből 422-őt a legutóbbi két napon és 980 repülőgépet vesztett az orosz. Felmorzsolódott a Szmolenszktől nyugatra, Gomelnél, Koroszteny és Zsitomirnál és a Dnyeper-kanyarban vívott veszteséges harcainál, német katonai szakértők szerint *48—55 lövészhadosztálya* is. A német és szövetséges légierő a védőharcok kritikus helyein eredményesen hiusította meg a Szovjet messzemenő terveit és számbelileg kétszeres túlsúlyban levő szovjet légierővel szemben is biztosítja a német légifölényt. A Zsitomir és Kijev között megindított német páncélostámadás az egyhete tartó esőzés dacára eredményesen halad előre és a leghosszabb, nyugat felé irányuló szovjet éket már alaposan lefaragta Manstein tábornagy. A zsitomir-kievi műút átlépésével egy





A BELSŐ ARCVONAL

termelése biztosítja a küzdők eredményes harcát

A legújabb Messerschmitt vadászgépek sorozatgyártásban



kisebb katlan körvonalai kezdenek ki bontakozn. A Szovjet támadásait mindenütt csatarepülők bevetésével erősítette, de eredménytelenül. Nagy szerepet játszik a légierő Krim védelmében. Főleg a Kercs körüli kisebb orosz hídfők felé irányuló szovjet utánpótlás leküzdése sikeres, ami abból is látható, hogy hetek óta nem tudnak előbbrejutni a partraszállt egységek. A perekopi földszorosnál a légierő és a tüzérség bárkákon közeledő szovjet csapatokat semmisített meg. A leningrádi szakaszon kisebb szovjet támadások hiusultak meg. Finnország határain a harcitevékenység néhány légitámadástól eltekintve, jelentéktelen. Messze északon a német tengeri utánpótlás ellen intézett szovjet légitámadásokat a német vadászok és a hajók légvédelme verte vissza a támadógépek nagyrészének lelövése után.

Német katonai szakértők a szovjet arcvonal helyzetéről megállapítják, hogy az esős, sáros időszak sem akadályozza a harcok továbbfolytatását, mert a német és szovjet páncélosok, rohamlövegek újabban olyanok, hogy feneketlen sárban is tudnak mozogni. Rámutatnak arra, hogy az arcvonal déli szakaszán az oroszok nem az időjárás, hanem igen nagy veszteségeik miatt nem bírják eddigi támadási tempójukat fenntartani. A szovjet partizánháború frontján a helyzet jelentősen nem változott, a bandaharcok szórványosan tovább folynak.

*

Néhány angol és amerikai gyalogdandár feláldozásának dacára csigalassúsággal halad a támadás Itáliában a védekezést tökéletességig fokozó német csapatokkal szemben. Hegyi állásaikból az előnyomuló kanadai és USA-osztagokat a »német veteránok« — ahogy Churchill őket nevezte — állandóan sakkban tartják. Minden lépés előnyomulást súlyos áldozatokkal kell megfizetni az angolszászoknak és nem segít ezen sem a légierő, sem a hajóhad jelenléte. A hetek óta tartó esős időjárás a hegyipatakokat megduzzasztva, komoly akadályokká tette. Az angolszászok a fronttámadások helyett a tereplehetőségek által adódó átkarolással próbál előremozogni, de kevés sikerrel. A német és angolszász légierő közötti arány talán egyensúlyhelyzetben van. A földközitengeri hajókíséretek elleni eredményes német légitámadások erős operatív kötelékek jelenlétét bizonyítják, amit az angolszász hajóhad is megtanult tisztelni, súlyos veszteségek árán. A kettészakadt Itália mindkét arcvonalon harcol, a Mussolini kormány energikus honvédelmi minisztere, Graziani tábornagy már több egységet bocsátott a német hadvezetés rendelkezésére. De ezeknek az új csapatoknak első feladata a belső rend fenntartása lesz, csak egy-egy kiválóbb kötelék kerül a fronton alkalmazásra.

A Balkánon tovább folyik a partizánbandák bekerítése és megsemmisítése, különösen az Adriai tenger partja és az ottani szigeteken voltak az elmult hetekben eredményes harcok, amik során tízezernél több az elesettek száma és jelentős hadianyag és élelem jutott a német-horvát csapatok kezére. A partizánok ellen igen jó eredménnyel használják itt a németek a zubo századokat, ezek bombatámadásaikkal már sok kemény ellenállást megtörtek.

Tudva, hogy az angoloknak Malta, Ciprus és Alexandria jelentős flottabázisuk és figyelemmel arra, hogy angol és amerikai légierők vannak még Sziriában és Libanonban is, meglepetés erejével hatnak az Égei-tengeren elért német sikerek. Lerosz és Szamos elfoglalásával a németek harca az itteni szigetvilágban győzelmesen befejeződött. A Badoglio-csapatokon kívül két angol dandár is foglyul esett sok hadianyaggal és felszereléssel. Úgylátszik, az amerikai flottaveszteségek egész idáig hatnak Bougainvilletől és a földközitengeri angol hajóhadat nem merték bevetni, mert nem volt elég vadász és romboló a Földközi tenger keleti medencéjében, akik a német bombázókkal szembeszállhattak volna. A kombinált légi, tengeri, ejtőernyős német támadás rövid idő alatt teljes sikerrel járt és ma az Égei-tenger egészében német uralom alatt áll. A sikernek politikai oldala is van, mert bebizonyította a lassú olaszországi angolszász előnyomulással együtt azt, hogy a demokrata szövetségesek nem olyan erősek a »teljesen uralmuk alá került« Földközi tengeren, mint azt a hírverésük elhitetni igyekszik.

*

A nyugateurópai légiháború októberhez viszonyítva, gyengült, amiben fontos szerepe van az erős légvédelemnek. Viszont a légvédelem számára hátrányos esős, borus időt angol-amerikai kötelékek felhasználták a Rajna vidék, Köln, Mannheim, Hannover és Berlin elleni támadásokra. Több kisebb támadáson kívül angolszász gépek bombáztak francia, holland és norvég célokat is. Az okozott károk jelentősek. Támadás érte Szófiát is elsőízben, de ott nem voltak komoly veszteségek. A német légierő Londont állandóan támadja és a fontos déli és délkeleti angol kikötőket. Eredményes volt a német légierő harca hajókaravánok ellen. Egyedül november folyamán több mint 250.000 brit hajótér elsüllyesztése sikerült a Földközi tengeren, Anglia körül és az Atlanti óceánon. A gyorsnaszádok bevetése is több sikert hozott az angol partok körül és a csatornában. Anglia 2 cirkálót és három rombolót vesztett, több hajója megsérült. Nyugat-Európában az angol-amerikai légiveszteség egy hónap alatt 386 gép.



A távolkeleti japán sikerek Bougainvillenél és legutóbb a Gilbert szigeteknél rendkívül erősen érintik nemcsak az amerikai flottát, hanem a hadsereget is. Az elsüllyesztett szállítóhajókkal mintegy 25.000 amerikai katona veszett el. Az öt bougainvillei csatában és a Gilbert szigetek elleni amerikai támadásnál az USA légierő is elvesztette 6 elsüllyedt repülőgéphordozó gépeit, beleszámítva több mint 500 repülőgépet. A már ismert bougainvillei sikerekhez mintegy 75 különféle hajóhoz, legújabban egy repülőgéphordozó és egy romboló elsüllyesztése csatlakozik a Gilbert szigetek körül. Ezenfelül eltalálták a japán pilóták még két repülőgéphordozót, egy csatahajót és egy szállítóhajót is.

A távolkeleti események következtében a tengeri légiháború és a repülőgép-hadihajó harcának problémáit újra az egész angol-amerikai sajtó alaposan megtárgyalja pro és kontra. Az egyik tábor, amelyik Seversky, a jónevű repülőgépgyáros és szerkesztő körül tömörül, azt hirdeti, hogy a Japán elleni háborúnak légiháborúnak kell lennie és ezt Alaskán, az Aleuti szigeteken keresztül kell a nagy japán birodalom szivéig előrevinni.

A másik a flotta-párt azt mondja, hogy a távolkeleti háború tengeri háború, amiben a vezető szerepet a korszerűvé tett, erősebb páncélozású csatahajók játsszák. Ezek biztosítására sikerült nagyszámú repülőgéphordozót építeni és a flottaépítési programm bőséges tartalékról gondoskodik.

Az amerikai Pacific-flotta tengernagya harcias beszédben jelentette be november elején, hogy elérkezett a cselekvés ideje, a japánoknak egy pillanatig sem szabad nyugtot hagyni, meg kell őket támadni a szigetvilág különféle pontjain. Ezt a riadót Niemitz admirális akkor fujta, amikor megbízható jelentések voltak arról, hogy a japán légierő gépeinek százait sikerült megsemmisíteni sorozatos légitámadásokban. Rabaul szigetén és a többi repülőalapon. Az öt bougainvillei és az egy gilbertszigeti légi-tengeri ütközet ezt megcáfolta, de presztízs okokból most már nincs megállás a flottának minden óriás veszteség dacára tovább kell támadni, mert ezt várja a lassú MacArthur-offenzíva után az amerikai közvélemény.

Bt.

A MAeSz sajtóértekezlete

November 17-én délután 6 órakor, vitéz Háry László vezérőrnagy, a Magyar Aero Szövetség elnöke, a budapesti napilapok repüléssel foglalkozó munkatársait tájékoztatta a szövetség munkájáról, a vigadóutcai székházban. Jelen volt ez akalommal Ember Sándor országgyűlési képviselő, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke, a Honvédelmi Minisztérium Légügyi Főcsoportja részéről vitéz Járomy Árpád százados és az Aero Szövetség vezetősége is.

Elmondotta Háry vezérőrnagy, hogy az iskolákban a tanárokon kívül 156 kiképzett levente irányítja a modelező diákságot. Ezután a vitorlázó repülés fontosságára hívta fel a figyelmet az Aero Szövetség elnöke. Megemlítette, hogy Németországban minden repülő a motornélküli repülést gyakorolja. A Szövetség végzi a haderőnkívüli motoros repülőkiképzést. Évenként 300 kitűnő fiatal repülőt ad át a magasabb kiképzést végző szerveknek. A mi pilótáink éppen olyan jók, mint más nemzetek repülői. A németek nagy elismeréssel adóznak nekünk magyaroknak, már csak azért is, mert a magyar vitorlázórepülők 100%-os magyar géppel repülnek. Közeledik már az az idő is, amikor a motoros kiképzés is teljesen magyar géppel történik. Az M 29. mintájú repülőgép nagyon jó, s nagy reményekre jogosít fel a magyar repülőgépépítés jövőjével kapcsolatban. A magyar repülőgépipart nagy mértékben vitte előre az Aero Szövetség, hogy eddig körülbelül 1500 szerelőt képezett ki.

Rámutatott arra is vitéz Háry vezérőrnagy, hogy bár a háború nagy mértékben korlátozza a sportrepülést, a tagegyesületekben levő kitűnő szellem és a lelkes munka mégis nagyszerű eredményeket hozott. Amíg 1942-ben 35 ezüst teljesítményjelvényt szereztek a motornélküli repülők, addig ebben az évben 55-öt. A mult évben egy arany teljesítményjelvényt adtak ki, az idén pedig hármat. Eddig az országban százötvennyolcan érdemeltek ki ezüst teljesítményjelvényt. S ezek a teljesítményjelvények sok fáradalmat, komoly munkát és időszerű előrehaladást jeleznek. Az is mutatja értéküket, hogy a világon összesen 47 arany teljesítményjelvényes vitorlázórepülő van.

Végül elmondotta a Szövetség elnöke, hogy a rádióban is lesznek majd a közeli jövőben előadások és beszélgetések a repülés népszerűsítése érdekében, s arra kérte az ujságírókat, hogy cikkekben, könyvekben, s nemes ponyva írásával minél gyakrabban foglalkozzanak a repüléssel. Az elnöki tájékoztatás után vitéz Járomy Árpád szólt röviden a repülőpropaganda egyes részleteiről. Befejezésül a Szövetség teán látta vendégül a repülőujságírókat.

KÖZELFELDERÍTŐINKNÉL

Ezer bevetés

A magyar közelfelderítő repülő század a napokban érte el az ezredik bevetését. Önmagában véve száraz számadat áll előttünk, de ha eszünkbe jut, hogy minden egyes bevetés az önfeláldozásig terjedő hű kötelességteljesítés példája, akkor még a hozzánemértő is ráeszmél a bűvös ezresszámban megnyilvánuló gyönyörű teljesítményre. És ha meggondoljuk, hogy ezt a teljesítményt alig öt hónap alatt érte el a század, holott egy harcoló szövetséges egység ugyanehhez az eredményhez nyolc hónap alatt jutott el, akkor elénk domborodik a magyar teljesítmény szinte páratlan volta.

Mindnyájan erre gondoltunk, mialatt türelmetlenül várjuk az ezredik bevetésről visszatérő gépeket.

Borongós ősz van. Felettünk nehéz foltokban húznak el a felhők, s alóluk egymás után ereszkednek a földre a vadászok, a zuhanóbombázók és a »gólyák«. A nagyforgalmú repülőtéren kis ünneplő család vagyunk. Ünnepünkről még nem tud senki, csak magunkban érzünk valami megelégedettséget.

A pillanatnyi csendben messziről halk zúgást hoz felénk az orosz puszták szele.

— Jönnek — reménykedik a gép szerelője és arcán várakozással teli öröm vibrál. Mi is a hang irányába nézünk s a rongyos felhők alól elénk tűnik a karcsú, kéttörzsű gép. Egyre alacsonyabbra ereszkedik, elhúz fejünk felett és befordul a leszállási irányba.

— Megérkeztek! — sóhajtjuk felszabadult lélekkel.

A gép csoportunkhoz gurul és mi kitörő örömmel vesszük körül. A szerelők hirtelenszedett mezei virággal kedveskednek az érkezőknek.

— Az ezredik bevetés sikeres befejezése alkalmából szeretettel köszöntelek benneteket — halljuk Telbisz Imre százados, századparancsnok szavát, amint bajtársi szeretettel szorítja meg Nagy László százados, Kiss Ferenc hadnagy és Vágó György szakaszvezetőnek, a gép személyzetének a kezét.

Nem beszélnek sokat, csak egymás szemébe néznek, de így némán is többet mondanak, mint mások hosszú, kacskaringós ünnepi beszédekkel. Egy kézfogás, néhány szál mezei virág, egy pohár bor s a harsányan felzúgó »éljen« jelzi egy hősi lelkű repülő ünnepét.

És nincs szünet és nincs pihenés. Az ünnepség még tart, amikor felbúgnak a melletünk álló gép motorjai és az acélmadár egyre gyorsuló mozdulattal neklszalad a megsárgult gyepnek.

Ezeregyedik bevetésre indul a soron következő gép. Sapkalengetéssel és integetéssel üdvözlik őt is és büszke önérzettel állapíthatjuk meg:

— »Egy nemzetnél sem vagyunk alábbvalóak.«

Amikor telitalálatot kap a gép

A repülőtér hatalmas zöld gyepén nyüzsgő élet folyik. Innen vadászok szállnak fel, a repülőtér másik oldalán zuhanóbombázók motorjait melegítik, amott a közelfelderítő-gépek hosszú, kéttörzsű teste remeg az indulás, vagy földreérés pillanatában.

A gépmadarak között szerelők hada végzi a legnagyobbfokú lelkiismeretességet igénylő munkáját. Motorpróba geppuskaellenőrzés, műszervizsga. Egy olyan kis helyre összesűrített szerkezeten, mint a repülőgép, mindig van valami tennivaló.

A rongyos felhőzet mögül előtűnő gépek éles körökkel fordulnak be a leszállási irányba és néhány pillanat mulva már békésen gurulnak a repülőtér különböző sarkai felé, ahol ismét a szerelők veszik kezelés alá őket..

Szemlélődésünk közben fejünk felett alig ötven méterre egy kéttörzsű közelfelderítő tűnik fel. Az első pillanatban nem veszünk észre rajta semmit, de amikor fojtott motorral elzúg felettünk, meglepődve állapítjuk meg, hogy a jobb törzsről a függőleges vezérsík hiányzik.

— Tömő százados úrék, — jelentik a szerelők és máris szaladnak a leszállni készülő gép telephelye felé.

Mire odaérünk, a személyzet már a földön vizsgálja a sérüléseket. A gép vezetője, Czigány Endre zászlós, fáradtan támaszkodik a törzsnek, azután végigfekszik a füvön és úgy mondja el a történteket:

— Alig értünk az ellenség légterébe, máris észrevettük magunk alatt a piros „paradicsomokat", a négycentiméteres elhárító ágyúk lövedékeinek robbanó felhőit. Ugy piroslottak alattunk a fehér felhőzeten, mint az asztalra rakott paradicsomok. Százados úrra néztem és láttam rajta, hogy egyet gondoltunk: nehéz napunk lesz.

— Mielőtt azonban még végiggondolhattam volna az aggályaimat, hatalmas

lökés rázta meg a gépet és lábamon durva rántást éreztem. Azonnal tisztában voltam vele, hogy a vezérsík kapott találatot és Szente Győző őrmester, mint rádiós lövész rögtön jelentette a gép farából:

— A jobb farok függőleges vezérsíkját telitalálat érte. A vezérsík levált és eltűnt.

— Amikor a találatot kaptuk, — meséli tovább a gép vezetője — bal fordulóban voltunk és a lökés erejétől a gép egyensúlyát vesztve, majdnem dugóhúzóba került. Akkor biztosan menthetetlenek lettünk volna. Amikor vízszintesbe akartam vinni a gépet, kiderült, hogy a jobbszárny is használhatatlanná vált. Hirtelen elhatározással mindkét lábammal ráléptem a jobblábkormányra, mert gyengébb érintésre nem működött, azután erősen „fejre nyomtam" a gépet, hogy elegendő sebességem legyen ahhoz, hogy a gép egy oldalkormánnyal is kormányozható legyen. A bal odalkormány terelő lapjával elvégeztem a kiegyenlítést. A majdnem egyórás út alatt mindkét lábammal teljes erőmmel kellett nyomnom a jobbpedált, hogy a gépet egyensúlyban tudjam tartani. Útközben még több találatot kaptunk, de kitűzött feladatunkat végrehajtottuk.

Kettős légigyőzelem

A közelfelderítő század repülőterén egymásután szállnak le a bevetésről érkező gépek. Messziről felismerjük őket jellegzetes alakjukról. A két motor mögött hamarosan felismerhetővé válik a kettős törzs és közöttük a végig üvegből készült gondola. Megkapó szép képet mutatnak az ég fehéren fodrozódó hátterében.

Innen a földről egészen békés külsejük van. Egyáltalában nem keltik harci gépek látszatát. Pedig a legnehezebb feladatok hárulnak rájuk és minden egyes repülésük merész dacolás a veszély ezerarcú szörnyével.

— Derítse fel az ellenség első vonalát! Állapítsa meg a megjelölt területen települt tüzérség pontos helyét! Fényképezze le a »X« falutól keletre eső területet! — hangzik egy-egy bevetési parancs. A háromfőnyi személyzet alaposan előkészül a repülésre és amikor a karcsú Focke-Wulf 189 belelibben a levegőbe, már a kidolgozott terv szerint vasidegzettel törnek a cél felé.

A felderítő repülő a vezetés szeme. A vezér a felderítőn keresztül lát be az ellenség viszonyaiba és minél tisztább képet hoz számára a repülő, annál tökéletesebb tervet alkothat az ellenfél legyűrésére. Nyilvánvaló tehát, hogy az ellenség nem veszi szívesen, ha erejét, vagy alakulatainak helyét akarják kifürkészni. Sőt minden eszközzel igyekszik meggátolni a reá romlást hozó felderítők behatolását. Igy egy-egy felderítőgép gyakran sokszoros túlerővel kénytelen megküzdeni feladata végrehajtása közben. A mozgékony ellenséges vadászok, mint dühös darazsak dongják körül csípős, foszforos fullánkjaikkal. Nem kevésbbé veszélyes azonban a földi elhárítás sem. Egy-egy fontosabb terepszakaszon nehéz, közepes és könnyű légvédelmi ütegek tömege ontja az elhárító tüzet s a gépek elé lőtt nyomjelző lövedékek sokszor valóságos függönyt akotnak. A feladatáról visszatérő Focke-Wulf gyakran hordja testében ezeknek a »tüzes« fogadtatásoknak a nyomait.

A megfigyelőtiszt térképe és vázlata azonban egyetlen alkalommal sem marad üresen. Néhány vonás az egész, de ez sokszor zászlóaljakat, páncélos összevonásokat, ütegállásokat jelent.

Ezeken a súlyos feladatokon gondolkozunk, amikor a repülőtér felett ismét feltűnik egy bevetésről érkező gép. Már csak ez az egy gép volt távol.

— Ha eddig eljött, nem történt súlyosabb baja, — lélegzik fel a gép egyik szerelője, aki — mint mondotta — úgy érzi mintha saját gyermeke volna ez a gép.

Örömteli várakozásunk közben egyszerre felkiált mellettünk valaki:

— Légigyőzelem!

Most már mi is észrevesszük, hogy a gép szárnya táncos jókedvvel billen balról jobbra és vissza. A gép szerelője szinte magánkívül van örömében.

Még néhány pillanat és remegő testtel áll meg előttünk a gépmadár. Gondolájából mosolyogva búvik elő a személyzet:

— Kettős légigyőzelem — kiáltják telénk boldogan s a szerelők hatalmas »éljen«-be törnek ki.

— Az első ellenséges vadászokat mindjárt az arcvonal átlépése után észrevettem — meséli Nagy László százados, a gép megfigyelője a körülötte álló kérdezősködőknek — és figyelmeztettem a lövészt, Vágó György szakaszvezetőt, hogy kísérje figyelemmel a két gépet.

S. község felett a repülőgépvezető Kiss Ferenc hadnagy jelentette, hogy újabb három ellenséges gép közeledik. D. községnél — miután feladatunkat végrehajtottuk — kibujtunk a felhők közül és abban a pillanatban éles csattanást hallottam.

— Két ellenséges vadász támad — jelentette a rádiós lövész és az egyik gépre azonnal megindította a tüzet. A másikat én vettem tűz alá felső géppuskámmal. Néhány másodperc mulva az egyik ellenséges gép már zuhant is a mélybe.

Sikerünk felett azonban nem sokáig örvendezhettünk, mert közben újabb öt vadász érkezett a légterünkbe. Nem volt más választásunk, erősen fejreállított géppel zuhanni kezdtünk a föld felé. De az ellenség nem tágított. Támadás támadást követett és mi minden erővel védekeztünk. A motorok zúgtak, a géppuskák csattogtak, a nyomjelzőlövedékek foszforcsíkjai csodálatos színjátékot rajzoltak az égre... és még mindig éltünk... Egyszer csak újra hallom a lövész diadalittas hangját:

— A második gép is füstölve zuhan a D.-folyó árterületébe.

Ezután még sokáig követtek bennünket, de végre sikerült kibujnunk a gyűrűből, — fejezte be szűkszavú beszámolóját Nagy László százados és mélyet szívott cigarettájából.

Pillanatnyi csend, ezután újra felzúg az »éljen« s mindnyáján hálás pillantást vetünk a karcsú gépmadárra.

gyulai Jankovits Ferenc
hadítudósító.

CSATAREPÜLŐK

vitéz Járomy Árpád könyve

A szerzőt olvasóink is jól ismerik, hiszen számos színes írása jelent meg lapunkban. Első könyvében a keleti harctéren szerzett élményeit és tapasztalatait gyüjtötte egybe.

Előszavában a magyar ifjúságnak ajánlja művét, hogy olvasásából kedvet merítsen a repülő életpályára s így a magyar jövendő harcosává váljék. Majd a keleti hadjárat első évében történteket írja le; hogyan kezdődött az egész gigászi küzdelem, hogyan törtek előre csapataink, milyen nagyszesű eredményeket értek el kemény bevetéseken bombázóink, akik sorában magát a szerzőt is ott látjuk, majd vadászaink és a magyar légierők sok más hőse. Nem maradt ki a második év sem, mikor főleg távolfelderítőink, bombázóink, tüntették ki magukat, majd vadászaink is alaposan kivették részüket a harcból.

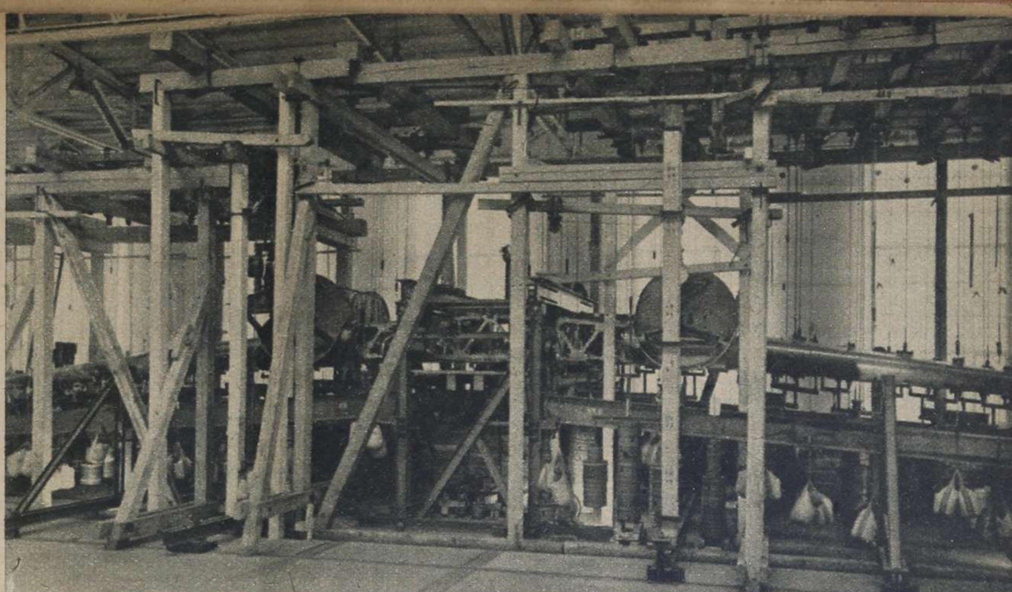
A harctéri életet, a harc izgalmas mozzanatait, az örökké változó helyzeteket érdekes, mindenki figyelmét lebilincselő formában írja le a szesző s így az olvasó valódi izig-vérig repülő élményleírásokban gyönyörködhetik. Nem regény ez a könyv, hanem a modern harctéri irodalom egyik időszerű faja: élményleírás, riportszerű apró mozaikokból összetéve. De az egyes szemek magukban is megállják helyüket s az egész műre maga a történés, a cselekmények színhelye nyomja rá az egységesség bélyegét.

Vitéz Járomy Árpád könyve, ízléses képmellékletekkel még színesebbé téve, a magyar repülő irodalom egyik értékes új terméke.

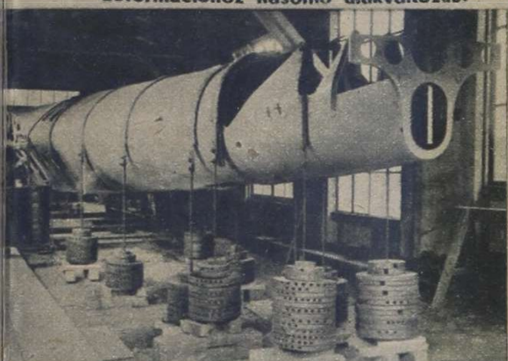
Figyelő



A terhelési vizsgálatnál 10 kg-os acéllemezekkel idézik elő a légerők okozta deformációhoz hasonló alakváltozást



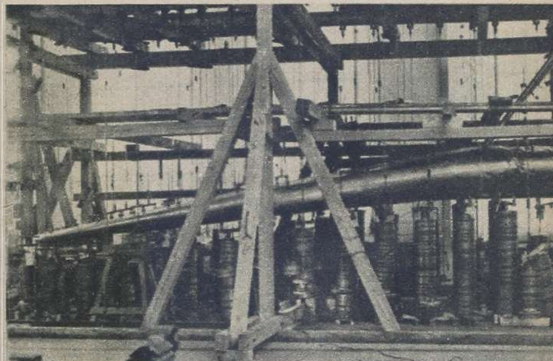
A kísérleti gépszárnyat fordítva, megfelelő állványzatra erősítve, fejjel lefelé próbálják ki. A felfelé ható légerők szerepét ugyanis a lefelé irányuló súlyerők helyettesítik



A bombázó törzsének szilárdsági vizsgálata. A nagyobb súlyok az irányfelületeket helyettesítik

A REPÜLŐGÉPEK SZILÁRDSÁGI VIZSGÁLATA

rendkívüli fontosságú. A nehezen számítható szerkezeteket eredeti nagyságban megépítik és a terhelést többszörösnek megfelelő súllyal terhelik. Képeink a Dornier-gyár szilárdságtani laboratóriumában készültek, egy kétmotoros bombázógép vizsgálatai közben. Csak a törő vizsgálaton átesett szerkezet építhető meg. Így a gépek minden terhelést kiállnak — megbízhatók.

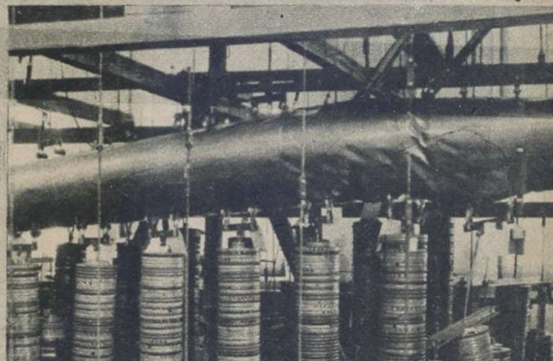


A terhelés fokozásával növekszik a deformáció és bekövetkezik a törés



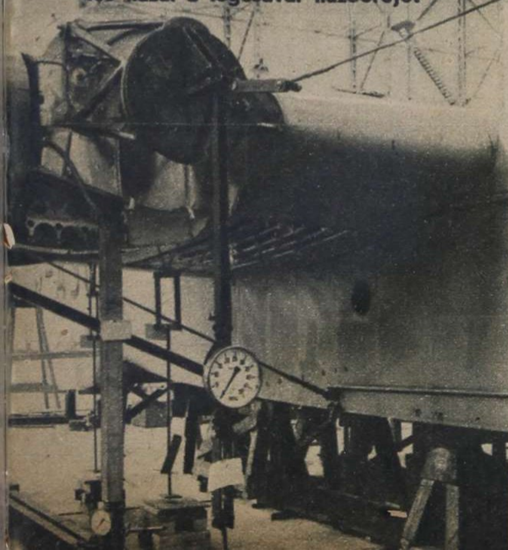
Repülőgépszárny bordázatának törővizsgálata. A deformációt pontosan mérik

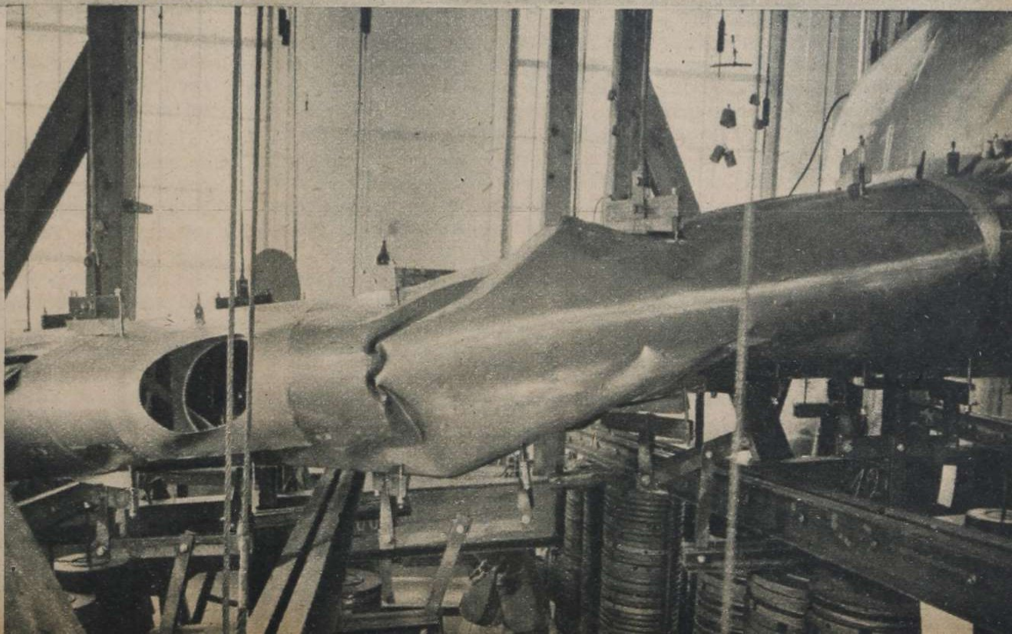
A törés teljes, a szárny a valóságban fellépő légerő-terhelés többszörösének megfelelő erőhatást kiállt



Az instabilitás helyén a törés fokozódik

A motorágy terhelési vizsgálata. A dinamométer a motorsúlyerőt jelzi, a vízszintes huzal a légcsavar húzóerejét





FELHŐK FELETT MINDIG KÉK AZ ÉG

Nyilatkozik a Magyar Sasok rendező- és szereplőgárdája

Befejezéshez közelednek az első igazi magyar repülőfilm, a *Magyar Sasok* felvételei... A filmszakma, repülőkörök és a nagyközönség egyforma érdeklődéssel és várakozással tekint a film bemutatója alé. A *Magyar Sasok* úttörő vállalkozás. A film gyártói és a rendezőség magyar filmeknél szokatlan felkészültséggel és újszerű ötletekkel dolgoztak és biztos, hogy a hosszas és gondos előkészítő munkával megzervezett vállalkozás megérdemelt sikert fog hozni. A *Magyar Sasok* a magyar légierők reprezentativ filmalkotása, mely érdekes és gördülékeny mese keretében bemutatja a repülők életének minden izgalmas részletét, fejezetét...

Hogy néhány benyomást szerezzünk a készülő filmről, megkérdeztük a film egyik íróját, lapunk főszerkesztőjét, szóljon nekünk egy-két szót a *Magyar Sasok*-ról, ő azonban teljes hallgatásba burkolódzott, mondván, a filmre vonatkozólag kérdezzük meg a rendezőket és a szereplőket.

*



A Hunnia Pasaréti-úti telepén ott láttunk mindenkit, akinek a filmmel valamiféle kapcsolata van. A műteremben éppen a már befejezett külső felvételek mellett szükséges néhány belső felvétel forgatása folyt. Nem zavartuk a munkát, hanem felkerestük irodájában a filmet gyártó vállalatnak, a Magyar Irók Filmjének vezetőjét, *dr. Matolay Gézát*. *Matolay* dolgozta ki Jánosy főszerkesztőnkkel a forgatókönyvet, az ő vállaira nehezednek a gyártási problémák, amellett szivvel-lélekkel résztvesz a rendezés nehéz munkájában is.

— *Legfőbb törekvésünk volt,* — mondotta — *hogy ebben a filmben a való életet, a repülők életét adjuk vissza. Ezt leginkább azzal igyekeztünk elérni, hogy majdnem teljesen kiküszöböltük a műtermi felvételeket. A Magyar Sasok csaknem minden jelenete a szabadban játszódik és csak a legszükségesebb esetben mentünk műterembe, diszletek közé. A film témája maga is olyan, hogy a jelenetek nem türnek semmiféle keretet. Nálunk szokatlan és újszerű az is, hogy a film szerepeit nem mind hivatásos szinészek játszák, hanem tényleges katonák, repülők is. Nemcsak mozognak és statisztálnak, hanem beszélnek és komoly szerepeket alakitanak. Ezzel elértük azt, hogy valóban a repülők életét és nemcsak szerepeket vittünk vászonra. Hatalmas tömegeket, egész kis hadsereget mozgattunk meg a felvételek alatt. A hivatásos szinészeknél pedig azt tartottuk szem előtt, hogy a film a fiatalság filmje és néhány vezető művészünkön kivül a legtöbb szerepet akadémiáról kikerült fiatalok játszák.*

— Nem ütközött nagy nehézségbe a film technikai megszervezése, tekintve, hogy nem egyszerű játékfilmről, hanem szakfilmről van szó?

— *Nagyon nagy gondot forditottunk arra, hogy a Magyar Sasok minden szempontból tökéletes legyen. Meg kell azonban jegyeznem, hogy munkánk nem járhatott volna eredménnyel, ha nem találkoztunk volna mindenütt baráti megértéssel és segitséggel a repülők részéről. Hálásak vagyunk a m. kir. Légierők egész tisztikarának, a HMNRA vezetőségének és elsősorban Bisits Tibor alezredesnek, aki a filmet szakszempontból birálta, Balázsy Gyula és vitéz Járomy Árpád századosoknak. Szives segitségük nélkül a Magyar Sasok nem sikerülhetett volna ilyen jól.*

Beszélgetés közben nyilik az iroda ajtaja és *Kokas Klára* diszlettervező és a film gyártási vezetője lép be. Megkérjük, mondjon valamit a filmről.

— *Nagy örömömre szolgál, hogy az első igazi magyar repülőfilm sikerén dolgozhattam* — mondja — *és ennek díszleteit és ruháit is tervezhettem. Mindig csak a különleges művészi feladatok érdekeltek és a Magyar Sasok ilyet jelentett számomra. Remélem, hogy nemcsak érdekes és szórakoztató játékfilmet sikerült csinálnunk, hanem olyan művet, mely a repülés iránt érdeklődő közönséget és a repüléshez értő szakembereket egyaránt teljes mértékben ki fogja elégiteni. Azt hiszem, nemzeti célokat szolgáltunk, amikor vidám és szórakoztató keretek között a repülés gondolatát vittük filmre.*

Megköszönjük a kedves szavakat és elindulunk megkeresni a film rendezőjét, *László Istvánt*, a Magyar Távirati Iroda ismert repülőmunkatársát. Az egyik műteremben találjuk *Lászlót*, amint éppen egy forgatásra kerülő jelenetet beszél meg munkatársaival. Rengeteg munkája közben pár percet kérünk tőle.



Ember Sándor dr. országgyülési képviselő a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságának elnöke ez év kora tavaszán egyszer így szólt hozzám:

— *Te, Pista, egy egész előadást betöltő repülőfilmet kellene csinálni. Van-e kedved hozzá?*

Igy született meg az első magyar repülőfilm gondolata. A gondolatot tett követte. Hajnalokig tartó baráti összejöveteleken Bisits alezredes, Matolay és Jánosy főszerkesztők közremüködésével megszületett a téma, a forgatókönyv. Azóta több mint 10.000 méter negativ anyagot forgattunk el Debrecenben, a Hortobágy felett, Budaörsön, Börgöndön, a Hármashatárhegyen. Még egy-két nap és kész minden felvétel.

Az első játékfilm-rendezésemmel a szárnyas katonákban azt a tetőtől talpig és újszerűen érdekes férfitipust akartam a filmszalagra vinni, a minden szinpadi beállitottság nélküli húsból-vérből való repülőket, azokat az izig-vérig férfiakat, akikkel kint a repülőtereken megismerkedtem, akikkel együtt örültem, hogyha kék volt az ég, ha a sebesség igézetében beszáguldottuk az egész országot, és akikkel együtt elkomorodtunk, ha valaki közülünk elindult a hosszú útra.

A filmben a napsugaras ég váltakozik a vaksötét éjszakával, ragyogó ég a fekete árnyékkal, gondtalan katonák a nyomasztó csenddel. A film alapgondolata:

„A felhők felett mindig kék az ég."

A Légierők a filmhez teljes támogatásukat adták. Mindenütt, ahol külső felvételeink folytak a legszebb értelemben vett bajtársiassággal találkoztunk, a magasabbrangú tisztektől kezdve a kitünő szerelőkig mindenki rendelkezésünkre állt.

A Magyar Sasok a fiatalság filmje. Szereplői az élretörő fiatal szinészgárda legjobbjai. Technikai munkatársaink egytől-egyig a magyar film igéretei. Mindannyian tudásunk legjavát adtuk, igaz szeretettel, fiatalos lendülettel dolgoztunk.

Beszélgetésünket félbeszakitja a hangmérnök jelzése. A reflektorok teljes fénnyel gyulladnak ki, minden kész a felvételre. A képen — tornác sarka — ott látjuk a film valamennyi női főszereplőjét. Reggelizőasztal körül ülnek és beszélgetnek. Harctéren levő ismerőseik járnak eszükben... Szemben a felvevőgéppel ül *Szemere Vera*, mellette *Kertay Lili* és *Serényi Éva*. Később leül közéjük *Farkas* Judith is, aki szép énekhangjával tünik fel a filmben. A jelenetnek néhány perc alatt vége van. Remekül sikerült... *Szemere Vera* kiforrott müvészete mögött semmivel sem maradnak el a többiek. A filmbeli *Kertay—Serényi* testvérpár bájos fiatalságával külön meglepetése lesz a filmnek.

A jelenet végével nekiszegeztük a hölgyeknek a kérdést,


Szemere Vera


Serényi Éva


Kertay Lili


Stolpa András


Makláry Zoltán

hogy mi a véleményük a *Magyar Sasokról* és a repülésről? A válasz egyöntetűen szól... Szívesen és örömmel játszották végig a film minden egyes jelenetét, a repülést gyönyörű dolognak tartják. Mindegyikük szívesen repülne bármikor, egy percig sem idegenkednek ettől a gondolattól. Olyan lelkesen beszélnek a repülésről, hogy ha hasonló lelkesedéssel játszanak is, a *Magyar Sasok* sikere nem maradhat el...

Elegáns repülőszázados tűnik fel a műterem ajtajában. A film egyik főszereplője és hőse, *Perényi László*. Olyan természetesen mozog a jólszabott egyenruhában, mintha mindig repülőtiszt lett volna.

— Első találkozásod volt a repüléssel? — kérdezzük.

— *Közelebbről most kerültem először kapcsolatba a repüléssel és mondhatom, teljesen beleszerettem. Sohasem hittem volna, hogy ennyi szépséget tartogat a repülés az ember számára. A felvételek alatt sokszor ültem gépben — egy bombázó század parancsnokát alakítom — és annyira sikerült ellesnem a vezetés fogásait, hogy egyenesben kezembe vettem a kormányt is. Elhatároztam, hogy nem válok meg a repüléstől és amint lehetséges, leteszem a pilótavizsgát. El sem tudok képzelni izgalmasabb dolgot a motorosgép vezetésénél...*

Perényi százados úr

Közben kisétáltunk az udvarra. Egy tényleges őrnagy jön velünk szembe. *Perényi* feszesen tisztelegy.

— *Tudod, először szokatlan volt,* — meséli mosolyogva — *hogy úgy tisztelgett nekem mindenki, mintha tényleg százados lennék. Később megmagyarázták, hogy a tiszteletadás az egyenruhának szól... Egyébként a felvételek alatt állandóan érintkeztünk hivatásos katonákkal, tisztekkel és legénységgel és végtelenül jól esett az a bajtársias, megértő repülőszellem, mellyel bennünket mindenütt fogadtak és segítettek. A magyar katona páratlan szelleme és művészetek iránti fogékonysága nyilatkozott meg ebből...*

— Valami érdekesebb élményed volt a felvételek folyamán?

— *Volt, mégpedig elég szokatlan, de mindenképen stílusos. A debreceni külső felvételek alatt történt, hogy estére a színházban kellett lennem, premieren. A rendezőség repülőgépen hozott Debrecenből Pestre és pontosan meg is érkeztem. Remek repülőút volt...*

Megköszönjük az interjút és felkeressük öltözőjében *Pethes Sándort*, a Nemzeti Színház művészét. Ő képviseli a filmben a humort, partnerével, *Vay Ilussal* és *Cselényi Józseffel*. *Pethes* szerelőt játszik és szívesen beszél szerepéről.

— *A repüléssel nem ez volt az első találkozásom, mert már többször tettem meg nagyobb utakat repülőgépen. A motor is régi ismerősöm. Mégis, mikor először mentem be a bombázó belsejébe, szinte elkábultam a sok műszer, csavar és kar láttán. A filmben szereplő „valódi" szerelők olyan otthonosan mozogtak a számomra ismeretlen rendeltetésű dolgok között és olyan magától értetődően magyarázták nekem azok célját, hogy szinte zúgott tőle a fejem.*

Elgondolkozik.

— *Egy furcsa érzésem volt, amikor a hatalmas bombázóban és körülötte játszottunk. Szinte szégyeltem magam, mikor arra gondoltam, hogy mi itt mókázunk, játszunk egy olyan dologgal, ami tulajdonképpen halálosan komoly fegyver, élet és halál ura... Végezetül csak annyit mondhatok, hogy a repülés nagyon vonz és nem bánnám, ha tudnék gépet vezetni.*

Nem zavarjuk tovább. Tovább vadászunk és a filmgyár kantinjában rátalálunk a fiatalság egyik képviselőjére, *Stolpa Andrásra*. Komoly szerepet kapott a filmben és a várakozásnak mindenben megfelelt. Overallban, félkézzel kapja be ebédjét, felvételre kell rohannia. Evés közben felel kérdéseinkre.

— *Első találkozásom a repülőgéppel rendkívül érdekes volt. Nagyon szép és férfias dolognak tartom a repülést. A szerepem olyan, hogy a repülőkiképzés minden fokozatán átesem és így kipróbáltam a vitorlázógéptől bombázóig minden típust. Legjobban a vitorlázás tetszett, mert azt tartom igazán sportnak. A repülés szépségeit igazán csak a motornélküli gépen lehet maradéktalanul élvezni.*

— Izgalmasnak tartod a filmet?

— *Feltétlenül. Érdekesebbnél érdekesebb jelenetek váltogatják egymást és nem is egy légiharcot fotografáltak. Erről jut eszembe, jellemző a nagy arányokra, hogy egy külső felvétel alkalmával — légiharc volt az is — egyszerre hat felvevőgép dolgozott, hatféle beállításban.*

De már hívják is... A beszélgetést befejezzük. Mást már hiába keresnénk, mindenkivel beszéltünk. Nem zavarjuk tovább a munkát, búcsúzunk. A film sikerében nem kételkedhetünk. Ahol ennyi szeretet, megértés, lelkesedés és igyekezet van mindenkiben, a cél elérése biztos. A magyar repülés ügyének felbecsülhetetlenül sokat fog használni a *Magyar Sasok*, melynek bemutatóját türelmetlenül várjuk...

STIRLING GYÖRGY

A Messerschmitt Gigant

Általános érdeklődés fogadta a hatalmas Messerschmitt Me. 323. gép adatainak első közlését. Ez a gép a világ legnagyobb szárazföldi repülőgépe s teherbíróképesség tekintetében minden eddigi szolgálati típust felülmul.

Néhány adat fogalmat ad a gép méreteiről: szárnyszélessége 55 méter, szárnyfelülete 300 négyzetméter, hossza 28.5 méter, rakodóterének alapja 11 m hosszú és 3.15 m széles, 3.30 m magas és 100 köbméter térfogatú. A gép befogadóképessége így egy vasúti vagonét is felülmulja s például két közepes tehergépkocsi fér el benne. A gép teherbírása 12 tonna, tehát a gép a tehergépkocsik teljes terhelését is elbírja. Hasonlókép lehet a teher kisebb harckocsi, gépesített egységek, 88 mm-es légvédelmi ágyú vontatóval és személyzettel, 8700 db kenyér vagy 52 db 250 literes hordó benzin, vagy 130 felfegyverzett katona. Hatvan sebesült talál benne helyet hordágyakon. A teher berakása a gép orrán levő nyiláson át történik, ez nyitva a törzs teljes keresztmetszetét szabaddá teszi és kb. 1 m magasra van a föld szintjétől, tehát egyszerű pallók segítségével (de inkább a különleges rakodóhidakkal) megterhelhető.

Természetesen a gép helyes tárolására is gondot kell fordítani, mert ez az egyensúlyviszonyokra nagy befolyással van. Megkönnyíti a kiegyensúlyozást, hogy helyes állapotban a gép a hátsó kerékpár körül könnyen hintáztatható. A terhelt gép nekifutása 800 méter. Közönséges repülőterek használhatók tehát hozzá. Svájci források szerint felszálláskor segédrakétát is vesz igénybe a motorok húzóerejének kiegészítésére. A futómű terepjáróképessége nagy, tehát rosszabb repülőtereken is le lehet szállni.

Felépítésében a Gigant vegyesépítésű, fel szabadonhordó, magasfedelű, merev futóművel. A törzs vászonborítású acélcsőszerkezet. Előrésze a rakodáshoz ajtószerűen szétnyitható. A zárt, minden irányból páncélozott vezetőülés a szárny előtt, a törzs felett kapott helyet. A vezetőülés mögött levő tolótető szükségkijáratként szolgál. A vezetőülésbe a gép belsejéből létrán lehet feljutni Valamennyi műszer az első üveg alatt kapott helyet.

A szárny trapézalakú, átmenő középrésszel, rajta a szárnyfékekkel és a kétcsűrős külsőrésszel. A főtartó négyövű acélcsőszerkezet, árbóchoz hasonló felépítéssel. A szerkezet veszi fel a hajlító- és csavaróterheléseket, így a szárny első szekrénytartója inkább csak alakításra szolgál. Erős rácsos bordák vannak, aránylag nagy távközökkel. A főbordákat a fesztáv irányában külön tartók erősítik össze s ezekbe kapcsolódnak a segédbordák. Az egész középrész rétegeslemezborítású, a külső részek vászonborításúak.

Az irányfelületek faépítésűek, a merev felületek rétegeslemezborításúak és a törzshöz vannak kötve. Olajnyomással állítható a vízszintes iránysík.

A futómű összesen tíz kerékből áll és hernyótalpas futóműhöz hasonlóan birkózik meg a terep nehézségeivel. A leszállás lökésének egyenletes eloszlására 2—2 kerék egy rúgóval dolgozik. A futómű helyzete olyan, hogy a gép függetlenül a terheléstől, a földön mindig vízszintesen áll. A futómű ellenállását áramvonalas burkolat csökkenti. A hátsó 6 kerék fékezhető.

A Me. 323. gép 6 db, kb. 800 lóerős Gnome Rhone 14. Mars motorral repül. A szárnyszerkezet megváltoztatása nélkül más hajtóműegységek is beépíthetők. Minden három motorra egy szerelő jut, aki a szárnyban, a motorok közelében kapott helyet. A gép védelmére számos géppuskaállás szolgál, ahonnan a gépben elhelyezett kísérőszemélyzet is tüzelhet a támadókra. A gép irányításához öt ember kell: 2 pilóta, 2 motorszerelő és 1 rádiós.

Az új Gigant számos bevetésen mutatta meg alkalmasságát és kétségkívül a háborúutáni teherforgalomban is nagy szóhoz juthat a mintegy 260 km/óra legnagyobb sebességű, rendkívül gazdaságos üzemű nagygép, Messerschmitt professzor tervező lángeszének legújabb alkotása.

ne.



Fényképkiállítás a Műegyetemen

A Hungária Magyar Technikusok „Masztaba“ csoportja a Műegyetemen jólsikerült fényképkiállítást rendezett, kizárólag műegyetemi hallgatók részvételével. Külön érdekessége volt, hogy itt mutatták be először Budapesten az Agfacolor eljáráshoz hasonlóan, vegyi reakciókkal dolgozó Duxochrom színeskép másolási eljárást. A kitűnő képek közül egy repülőtárgyú képet mutatunk be: Szamódi Olaf „Magyar hadirepülőtéren“ című felvételét.

A november 21-én megnyitott és nagy látogatottságnak örvendő kiállítás, 28-án zárult.

Üvölt a Puma

Megjelenik esetenként. Az 5/1.V.rep.osztály tábori lapja.

»Mélyértelmű igazságok, válságos órák és elpusztíthatatlan humor!«

Szemelvények egy repülőtábori ujságból.

A keleti hadszíntéren megjelent tábori ujságok között kezembe akadt a vadászosztály »ÜVÖLT A PUMA« című időszaki táborilapja, melyet a tisztek és legénység közös erővel együtt állítottak össze. Azért »puma«, mert pumafaj az osztályjelvényük.

Egyszerű, durva fogalmazványpapír, rajta géppel írt sorok. Az egyik tudósítás például így szól:

»Vitéz Sz. törzsőrmestert, aki légigyőzelmeivel jelenleg a legeredményesebb magyar vadászrepülő, meleg bajtársiassággal búcsúztattuk el tegnap este az osztály kötelékéből való kiválása és hazatérése alkalmából. H. őrnagy úr az ünnepelthez intézett beszédében többek között ezeket mondotta: *Képviseld otthon is a szeretetteljes, bajtársias, egymásértdolgozás szellemét, ami, ha nem is biztosítja mindig a rózsás utat, de számunkra, magyarokra ez a szellem életkérdés. Ha nem egymásért dolgozunk, akkor egymás ellen dolgozunk! Ha a szerelő nem a pilótájáért dolgozik, akkor ellene dolgozik. Ha a vadász nem a bombázóért küzd, a bombázó nem a vadászért támad, akkor egymás ellen harcolnak és így van minden vonalon. A magyarnak a magyarért kell dolgoznia, mert nem engedhetjük meg magunknak azt a pazarlást, hogy egymás ellen dolgozzunk!*«

Az »ÜVÖLT A PUMA« egy másik számában Debrődy és Tóth bajtársak érdekes harctéri kalandját találom.

»Hosszú szünet után ismét üvölt a puma!«

»Hallgatásért szíves elnézést kér olvasóitól, de fiai annyifelé szét voltak szaggatva, hogy azt sem tudta, hol viselje gondjukat, a légiharcokban vagy a partizános utakon.«

»Főbenjáró események az osztály történetében a címlapon látható statisztikából kiolvasható eredmények, továbbá vitéz Debrődy hdgy. és Tóth hdgy. részvétele az őszi folyambajnokságban, melyet számos nemzet képviselői előtt (bár ezek szabálytalanul csónakot is igénybe vettek), fölényesen megnyertek. Hogy világrekordot ez alkalommal nem sikerült nekik felállítaniok, az csak annak a körülménynek tulajdonítható, hogy a rendező Szovjet S. E. mindenféle trükkökkel nem hagyta őket előzőleg pihenni, sőt az előírásszerű úszónadrágot sem bocsátotta rendelkezésükre. Igaz viszont, hogy biztatásképpen a startpisztolyt többször sütötték el... rájuk!«

Igy ír az »ÜVÖLT A PUMA« azokról a válságos helyzetekről, amibe a két hadnagy került, amikor az arcvonalon túl ellenséges lövedék telitalálata elnémította gépeik motorját és az ellenség által sűrűn megszállott területen a legválságosabb körülmények között a széles folyót átúszva menekültek meg a fogságbajutástól.

»Na, de beszéljenek a tettek«: — írja tovább a tábori lap.

»Vitéz Debrődy György hdgy.: Az arcvonalon túl kemény légiharcban dagadó szívvel láttam éppen kigyulladni az általam lelőtt Jak. 9-est, amikor a páncélom darabokra törve az ölembe hullott és a kabint elöntötte a füst. Lelőttek — villant át agyamon. Nagy ropogással, fákat tördelve egy erdő mel-



vitéz Debrődy György hadnagy

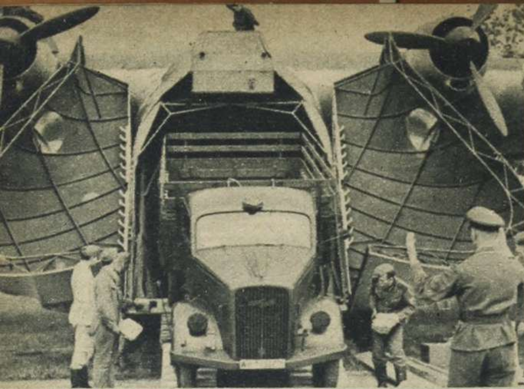
lett érek földet s kiugorva már szaladok is, mint a nyúl az erdő felé. Egy szovjet légvédelmi üteg emberei utánam! Meglapultam egy bokorban, füvet és sást szórtam magamra és rémülten hallgattam, hogy körülfogják az erdőt és úgy kutatják nyomomat. Két méterre előttem találkozik össze két orosz, miközben engem köhögési roham szorongat. Végre odébb mennek. Hat órát feküdtem egy helyben, míg megkezdhettem óvatosan a nyugat felé való előrenyomulást. Nagyon forgalmas volt a hely, ezért rövidesen egy szénaboglyában húzódtam meg. Akkor már 20 órája nem ettem, igen éhes voltam. Egy rosszul öltözött orosz katona egyszerre odajön és kezdi lehordani rólam a szénát. Másodszori útjára meglátja a lábam, mire rémült ordítással elrohan. No, de én is, csakhogy ellenkező irányba. Ekkor egy német bombatámadás jött segítségemre, mely zajossá tette a környéket és ennek fedezete mellett egérutat nyertem. Elvágódom egy távbeszélő vezetékében; gyorsan elvágom a késemmel. Majdnem nekimegyek egy őrnek. Felém lő, azután lassan megnyugszik, mert nem moccanok. Egy óra mulva leváltják, most már én is meg merek mozdulni és folytatom utamat. Végre elérem a partot. Felszerelésemet és ruháimat egy talált sírkeresztre erősítve szeptember végén, éjjel 2 órakor beleerőszakolom magam a jéghideg vízbe. Lassan átérek. Itt jövök csak rá, hogy nem a tulsó parton vagyok, hanem még csak egy nagy szigeten, ahol elkeseredve állapítom meg, még mindig oroszok vannak és éppen folyamátkelésre készülődnek. Vacogó fogakkal vágok neki a hatalmas folyamnak. A keresztre kötözött ruháimat hamarosan úszni hagyom, mert nagyon hátráltat a haladásban. Az oroszok lőni kezdenek. Iszonyú villanatok, erőm fogytán van. Kezd homályos lenni előttem minden, amikor végre partot érek. Egy füstölgő orosz ház van pár lépésre tőlem, beesem az ajtón és elvesztem az eszméletemet.«

Ezt olvassuk vitéz Debrődy hadnagyról, akit azután a házban tartózkodó két orosz asszony öltöztetett fel egy kopott partizán nadrágba és keltett ismét életre egy csupor forralt kecsketejjel, akit az első állásokban hatalmas »*Schweineglück!*« kiáltással fogadtak a bajtársak, mert megmeneküléséhez valóban »disznó-szerencse« volt szükséges...

»Tóth hdgy.: Ilyen is előfordul: megleptek! Mire észbetértem, már éget is a gépem. A földreérést kisebb zúzódásokkal és a szemöldökömön egy erős repedéssel úsztam meg. Enyhe kábulatban ugrottam ki az ülésből és rohantam az erdőbe. Utánam egy üvöltő had. Sűrű bokroson keresztültörve, egy kb. 40 m széles patakhoz értem, amibe belevágtam magam és átúsztam. Üldözőim is kiértek a partra és ott szúrkálták a bokrokat, hogy megtaláljanak. A sötétedésig itt bujtam meg. Végre mégis elindulhattam a sejtett határfolyó felé, amit különösebb baj nélkül el is értem. Már csak lovaglónadrágban voltam. Rettenetesen hideg volt a víz, de bele kellett menni. Lassan úszni kezdtem. Világító rakéta szaladt fel a partnál. Víz alá merültem és sodortattam magam az árral. Végre átjutottam a másik partra. Lapultam a hideg iszapban. Egy őr járkált valahol a közelben. Kockára tettem a szerencsémet és felé kiáltottam: Ne lőjj, magyar tiszt. A válasz vad puskázás volt. Tehát hídfőre jutottam. Délnyugat felé futottam, ahogy csak minden erőmből telt. Mintha német szót hallottam volna. Lesz, ami lesz, odakiáltottam németül. »Jöjjön előre«, hangzott a válasz oroszul! Összes orosz tudásommal válaszoltam: »Ponyemaju, haraso!« (értem, jól van!) — és máris ugrottam az ellenkező irányba. Rakéta, utána vad lövöldözés vagy húsz puskából. Bal kezemen ütést érzek. Eltaláltak! Még egy kis erőlködés és beérek egy erdőbe, ahol az irgalmatlan hidegben álomba szédültem. Hajnalban tértem magamhoz és folytattam utamat ki az erdőből. Az erdő szélén megbujva orosz Ford kocsit láttam egy dűlőúton fölvánszorogni. Tehát még mindig a hídfőben vagyok. Nemsokára sivatag sárga. Opel Blitz gépkocsi követi a Fordot. Kirohanok az útra, puskát fognak rám és alig akarják megérteni, hogy a meztelen, sáros, véres alak magyar repülőtiszt.

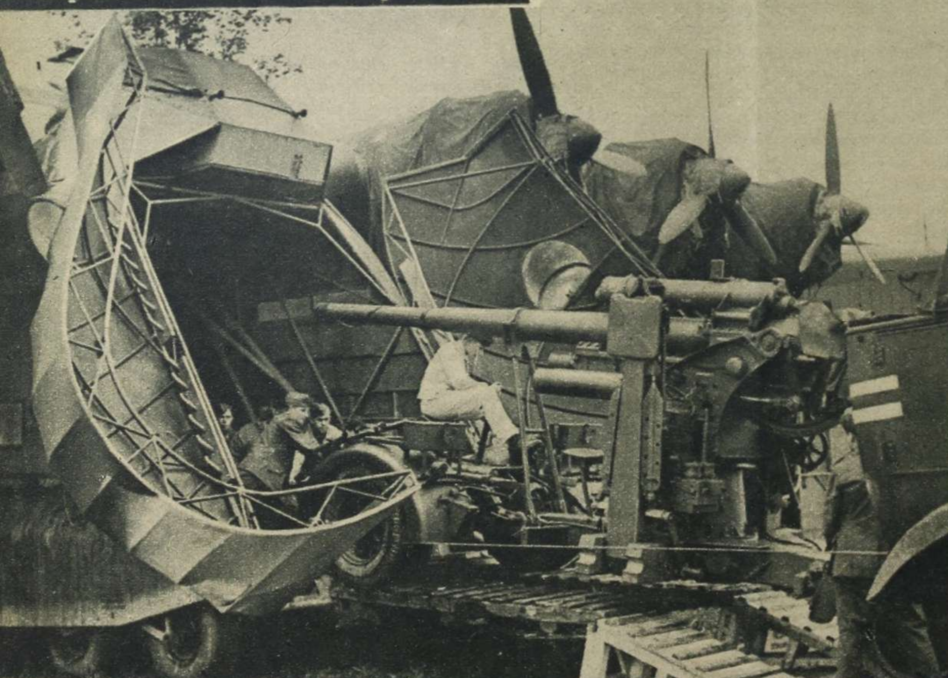
7 légigyőzelem: Molnár László hadnagy, vitéz Szentgyörgyi Dezső törzsőrmester. **6 légigyőzelem:** Tóth Lajos hadnagy, vitéz Debrődy György hadnagy. **5 légigyőzelem:** Ujszászy György százados, Kenyeres Miklós hadnagy, Fábián István szakaszvezető. **4 légigyőzelem:** Heppes Aladár őrnagy. Hautzinger Sándor zászlós, Kovács Pál őrmester. **3. légigyőzelem:** Bejczy József főhadnagy, Papp Tibor főhadnagy. **2 légigyőzelem:** Bánlaky György főhadnagy, Kovács Elemér főhadnagy, Pávai Vajna György hadnagy. Kovács Nagy László zászlós, Tarnay Sándor őrmester, Mátyás János őrmester. **1 légigyőzelem:** Kőhalmy János főhadnagy, Szeverényi Kálmán hadnagy, Tóth Zoltán törzsőrmester, Takács Sándor őrvezető, Gr. Wenckheim Dénes karp. honvéd.

vitéz Járomy Árpád szds.


A Me. 323. orra teljesen szétnyitható


Teherautók érkeztek rendeltetési helyükre


Még lovakat is lehet szállítani a Gigant-on!

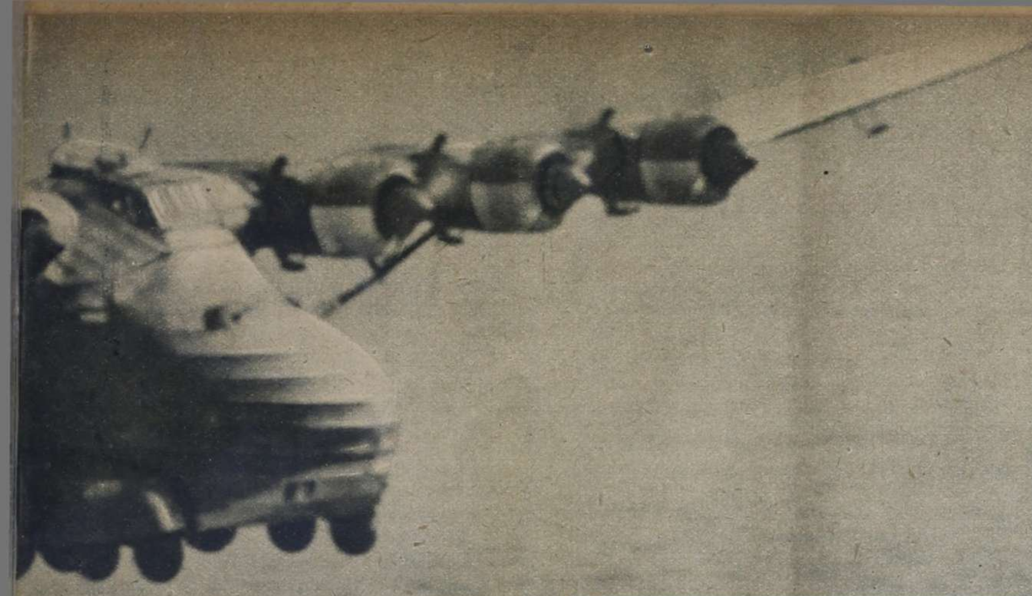

Légvédelmi löveget vontatnak ki a Gigant-ból


Messerschmitt Me 323 Gigant, a világ legnagyobb szállítógépe

A VILÁG LEG
G


Felszállásra kész Gigant-ok egy tábori repülőtéren





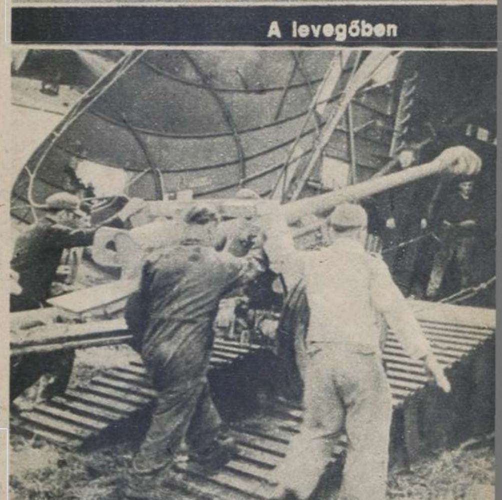
GYOBB GÉPE A
NT


Terepjáró motorkerékpár hagyja el a gép belsejét


10 keréken fut a Gigant hatalmas teste


Terepjáró gépkocsi kifutása


A levegőben


Páncéltörő ágyút vontatnak be a gép rakodóterébe


Gépvontatásos löveget nyel el a Gigant gyomra

Harc a repülőgépzaj ellen...

A repülőgép kellemetlen járuléka a motorok és légcsavarok állandó és erős zaja, mely nem csupán a bennülők számára kellemetlen, hanem a gép számára — ha harcigépről van szó — hátrányt is jelent, hiszen hangja már akkor is jelzi a gép jöttét, mikor szabadszemmel nem is vehető észre. A motor- és légcsavarzörej leküzdése éppen ezért minden nagyobb repülőnemzet mérnökeit alaposan foglalkoztatja és számos rendszert dolgoztak ki a kellemetlen hanghatások csökkentésére illetve teljes lefojtására. Ezek azonban ma még nem érték el a tökéletesség ama fokát, hogy érdemes lenne akár harci, akár forgalmi gépen alkalmazni.

A zaj csökkentése a gép személyzete számára.

A repülőgépek belsejének hangszigeteléséről komolyan csak mintegy tíz évvel ezelőtt kezdték beszélni, mikor az amerikai repülőipar elkészítette első gyors forgalmi gépeit s ezen a megnövekedett motorteljesítmény miatt is, valamint az utazóközönség kényelmének fokozására gondos hangszigetelést alkalmaztak. Addig a gépeket vászonnal és fával borították, de rendszeres vizsgálat tárgyává még nem tették a repülőgépmotorok és légcsavarok zaját. Több amerikai közlekedéstechnikai kutatólaboratórium állapította meg a repülőmotor és légcsavar hangspektrumát és ennek alapján a fémrepülőgépeknél várható zaj és zörej minőségét és természetét. Egybevetve mindazt a hang már ismert élettani hatásaival, sikerült a repülőgépek legkedvezőbb hangszigetelési rendszerét meghatározni.

Az új kutatások eredménye a következő: olyan külső és belső falakat kell készíteni, amelyek a motor és a légcsavar hangspektrumára vagy annak valamely harmonikusára nem rezonálnak. A külső és belső falaknak egymástól teljesen függetlennek kell lenniök. A külső falakat ennek eredményekép megerősítették és merevebbé tették, a belső és külső falak közé pedig különleges hangszigetelő réteget helyeztek. Már eleve nagy előnyt jelentett, hogy a gépről elmaradtak a ducok, merevítőhuzalok, csomópontok, melyek a szabadonhordó gépen már nem találhatók, de a kétfedelűeken még bőven. Így az ezek okozta többnyire fütyülő, sipoló hangok is megszűntek. Másrészt tudták, hogy a külső zajok iránt érzéketlen fülkének csak kis ablaka lehet s még az ajtókat is akusztikus szigetelőanyaggal kell bevonni. Ugyanilyen szempontok figyelembentartásával kellett a fűtés és szellőztetés nyílásait és vezetékeit is elhelyezni, hogy minden nyílás hangszűrőként is működjék.

Tökéletes megoldásnak még ez sem nevezhető, gyökeres megoldást csak a zajforrások kiküszöbölése hozhatna.

A repülőgép „hangspektruma".

A repülőgép hangját (zaját, zörejét) a rezgések hullámhossza, erőssége és természete szerint vizsgálva háromféle zajforrást találunk: vannak mechanikus zörejek, továbbá a kipufogóhangok és a légcsavarzörejek. Mindhárom más hullámhosszú, erősségű rezgésből áll, tehát mindegyikre más és más részek és különböző mértékben reagálnak.

Mechanikus zörejek.

A motor működése közben az egyes alkatrészek gyors forgása következtében, más részek ütődése és súrlódása miatt keletkeznek hangok. Az újabb időkben alkalmazott s tökéletesre fejlesztett rugalmas motorágyazások igen sokat elnyelnek e káros zörejekből, másrészt az a tény, hogy a motor nem szabadon áll, a gép orrában, nem csupán aerodinamikai, hanem akusztikai előnyöket is biztosít. A csillagmotorok burkolatai különösen sokat elvesznek a mechanikus zajból. A szívással járó zörejeket a szívóvezeték megfelelő elhelyezésével, áramlástanilag kedvező kialakításával és megfelelő fojtások közbeiktatásával lehetett hatásosan csökkenteni.

Kipufogó zörejek.

Ez a legkellemetlenebb zajforrás és ezt a legnehezebb leküzdeni. Már az előző világháborúban kisérleteztek a kipufogózörej csökkentésével, de hiába. Meg is érthetjük ezt, ha arra gondolunk, hogy a kipufogógázok dörejét csökkentő fojtásnak nem csupán a zörej minden frekvenciáját egyenletesen le kell fojtania, hanem a kipufogógázok nagy hőmérsékletétől függetlenül kell megbizhatóan működnie. Emellett nem lehet ellenállása sem a kipufogógázok útjában, mert ez teljesítményveszteséget jelent. A kipufogás lefojtása a teljesítmény csökkenésén kivül a gázok torlódása következtében a kipufogószelepek túlhevülését is eredményezheti, tehát nagy bajok forrása lehet. Végül a berendezés súlya is nyomósan esik latba, ezenkivül a hűtő légáramlatban kell feküdnie, de nem lehet légellenállása, hogy a gép ellenállása ne növekedjék. Régebbi rendszerű hangtompítók a hang csökkentését a kipufogógázok lehűtésével és lassú kiterjesztésével akarták elérni. Az edények súlya 100 LE-motorteljesítményenként kb. 10 kg volt. A térfogata 11—20 liter volt, a teljesítményveszteség 5 százalék.

Az új hangtompítók a hangenergiát számos éles könyökben vezetve emésztik fel vagy a hangot visszaszorítják a motorba. Az ábrán látható berendezés, mely szűrőből és expanzióskamrákból áll, a motorkerékpárok kipufogócsövére emlékeztet. A vázlat a gázok útját is megmutatja.

Egy másik megoldás a következő ábrán látható, itt a gázok többször irányt változtatnak. Ennek az előnye, hogy különféle fúvókák közbeiktatásával és elvételével a legkülönbözőbb motorokhoz is alkalmazható. Az aránylag kis helyet elfoglaló berendezés a gép belsejében is könnyen elhelyezhető. Ezt a készüléket az angol Vokes Ltd. készítette.

Egy másik angol szerkezet számos lyukgatott csőből áll, ezeken át a gázok szabadon áramolhatnak. Az összes csövek egy hangszigetelő anyaggal töltött edényben vannak.

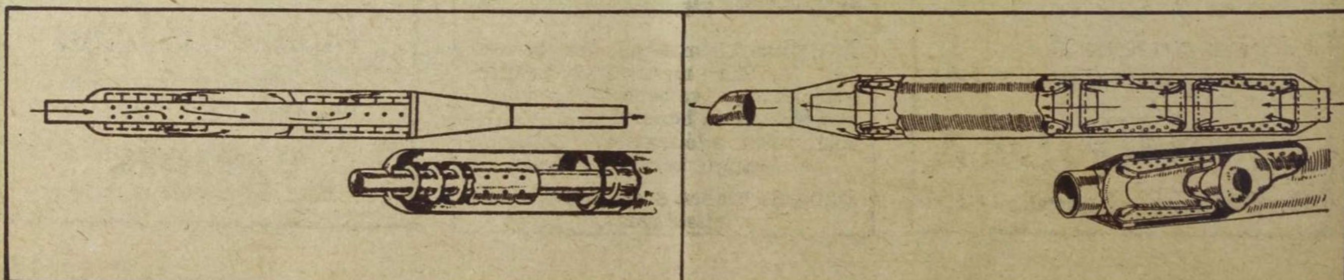
Kis gépekre a Carden cég hasonló rendszerű készüléket szerkesztett: a gázok egy lyukgatott csövön ömlenek a hangszigetelő anyaggal töltött edénybe és onnan kis nyílásokon a szabadba. Csillagmotorokra a Bristol-cég készített új készüléket. Itt a NACA-gyürüre külön kipufogó-gyüjtőgyürü került, így a cső jó hütést kap. Teljesítménye kielégítő.

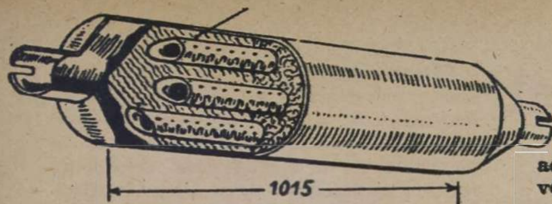
Komoly értelemben vett zajcsökkentés még nem sikerült itt, noha vannak olyan kisérleti rendszerek, ahol a kipufogózajt 15 Phon-nal sikerült kisebbé tenni.

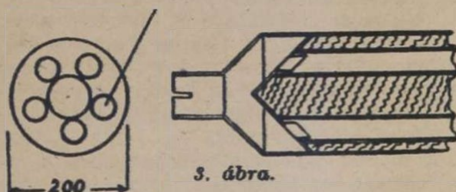
A legnagyobb hiba a motorok teljesítménycsökkenésében van. Egy korszerű bombázógép négy motorjának 6000 lóerejéből nem hajlandó a szerkesztő 300 lóerőt csupán a zaj csökkentésére áldozni, ha ez nem is olyan hatásos.

Légcsavarzörejek.

A légcsavar is számos nehézség elé állította a mérnököket. A fejlődés itt fordított volt: az első gépek lassan járó motorjaikkal aránylag nyugodt üzeműek voltak. A következő gyorsjárású csillagmotoroknál először nem alkalmaztak burkolatot, de nem is találtak kezdetben megfelelő légcsavarokat. A legtöbb motorhoz a Reed-légcsavart alkalmazták, ezek rendkivül hangosak, mert a csavarvég közelében az áramlás már eléri a hangsebességet és az ezzel járó valamennyi kellemetlenséget. Ezért a légcsavarra való tekintettel használták már régebbi idő óta a forgáscsökkentő áttételeket, mely az áramlási viszonyok megjavítása mel-







3. ábra.

lett a zajt is csökkentette. Igy sikerült a légcsavarvég kerületi sebességét a hangsebesség alá szorítani. A figyelembe vették mindezt.

Közben a gyakorlat azt is megmutatta, hogy a légcsavart a gépen oda helyezze, ahol az utasfülkének a legkevesebb zajt adja át. Ezért a motorokat s a légcsavarokat a pilótafülke vagy a teherpoggyásztér közelében helyezték el. Egyébként kiderült, hogy a két- és háromágú légcsavar között zörej szempontjából nincs lényeges különbség, feltéve, hogy a kétágú légcsavar kerületi sebessége nem éri el a hangsebességet.

Amerikai mérések szerint utazósebességnél a kipufogózaj, legnagyobb sebességnél a légcsavarzörej a legnagyobb és a túlnyomó jellegű. Az áramlási viszonyok figyelembevételével rései-szárnyú légcsavart készítettek. A kisérletek szerint ez javítaná a teljesítményt is. A fordulaszám mindenesetre csökkent: 75% teljesítménynél 1600-ról 1440-re percenként. A felszállás ellenben 1000 ford/perc helyett 800-nál is simán és ugyanolyan jól ment végbe.

*

Zajtalan repülőgépet csak a hangforrások teljes kiküszöbölésével lehetne szerkeszteni. Ez egyelőre reménytelen. Forgalmi gépeken a hangszigetelés javításával lényeges eredményeket értek el. Katonai gépeken ez nem elég, itt a fülke hangszigetelése alig ér valamit, noha a személyzet munka- és harcképességét kedvezően befolyásolja. Itt a hangforrások zajcsökkentését kell végrehajtani, hiszen ez harcászati előnyöket is biztosít. Az e téren végzett kisérletek és eredményes munkálatok előnyeit háború után a forgalmi repülés is hasznosítani fogja.

ne.

Légierők zenekara

November 26-án díszhangversenyt adott a Légierők zenekara a Zeneművészeti Főiskola nagytermében. A hangverseny szépszámú érdeklődő közönség előtt nagy sikerrel zajlott le. A változatos műsorban szerepelt magyar és külföldi műveket egyaránt a tőle megszokott tökéletességgel adta elő a Légierők zenekara.

Az együttes vezetésének és zenei irányításának fáradságos munkáját Doroszlai Károly főkarnagy végzi, rendkívüli lelkesedéssel. A repülők zenekarát fúvós hangversenyzenekarrá fejlesztette és így egy olyan katonazenekartípust teremtett, mely egyedül áll Magyarországon. Uj hangszercsaládokat vezetett be a zenekarba és új zenei megoldásokat igyekszik megvalósítani. Teljesen szakított a régi, elavult katonazenekari hagyományokkal és arra törekszik, hogy a nyugati államokban elterjedt és bevált zenekartípust magyar talajra ültesse át. Munkásságát nagy figyelemmel kísérik szakkörökben. A zenekar egyik legutóbbi próbáján megjelent a Zeneművészeti Főiskola több tanára, hogy a sikerrel megvalósított újításokat megfigyelés tárgyává tegye és azt növendékeik számára értékesíthesse.



A MSrE nyári táborainak eredményei

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület idén is két helyen tartotta nyári táborait, hogy a nyári táborozás szépségeit és előnyeit minél jobban kihasználja, jól tudva azt, hogy az egész évi repülő munka koronája a nyári táborok. A hármashatárhegyi pilótaotthon és az érdi repülőterünk hangára felett egyidőben lobogtatta a szél a kék alapon fehér sirályos M. Sr. E. zászlót.

Az első ugrástól a lejtőmenti vitorlázásig a hármashatárhegyi telepen jutottak el repülőink. A jelentkezők örvendetes nagy száma miatt két csoportban Nagy Hugó körültekintő vezetése mellett folyt a kiképzés. Júliusban 34, augusztusban pedig 37 legnagyobbrészt kezdő ifjú sajátította el a vitorlázó repülőgép vezetését. A lelkes munka eredménye lett, hogy a két tábor alatt 1985 felszállással 26 »A«, 19 »B« és 7 »C« vizsgát szereztek repülőink.

Az érdi repülőtéren július hó folyamán teljesítménytábort, augusztusban pedig vontató-tábort rendeztünk. Különösen a teljsítménytáborban folyt eleven élet. Vontatás és visszavontatás, teljesítményrepülések, termik és célleszállási gyakorlatok napirenden voltak. A felsőbb légkör megismerésére naponta pilot-léggömböket eresztettünk fel a teljesítményrepülések elősegítésére jó eredménnyel.



A »Nagyok« vakrepülő oktatásra repültek át Budaörsre, vagy berepülő-tanfolyamra Csepelre. Kísérletképpen vontatást végeztünk egy volt vadászgéppel. Az M. 22-ben Lenkei Antal, az ismert hurokrepülő, a PZL 11-ben pedig Bollmann Béla, szeretett táborparancsnokunk ült. A vontatás sikerült. Vontatási sebesség 160—200 km/ó, az emelkedés 8—10/mp között váltakozott.

Bár a kedvezőtlen időjárás miatt a tábor vontatottan indult, mégis a sok hangulatos epizód felejthetetlen élmény marad minden résztvevő számára. Az eredmények is a várakozásnak megfelelőek. Harminchat repülőnk 444 felszállással

41 magassági-
45 távolsági- és
11 időtartam-repülést végzett.

Beniczky Lajos, legifjabb repülőgépszerkesztőnk országunkban negyediknek megszerezte az arany teljesítményjelvényt. Bollmann Béla és Vojnich Pál új magyar csúccsal a magassági feltételnek tettek eleget. Lenkei Antal Érd—Szolnok—Érd közötti hurokrepülésével (196 km) új magyar csúcsot állított fel. Kilencen nyerték el az ezüstkoszorút, hárman pedig két-két feltételnek feleltek meg. 903 órát repültünk a táborok alatt, ami erősen megközelíti az elmult évben összesen repült időt. A vitorlázó szakszolgálati engedélyt repülőnk nyerte el.

A fenti adatokat összehasonlítva a régiekkel, azt tapasztaljuk, hogy táboraink úgy létszámilag mint teljesítményileg évről-évre növekszik, emelkedik. Ez a tény bizonyítja a magyar ifjúság repülni akarását, átérezve annak jelentőségét és nagyszerűségét. Egyúttal a magyar szülők is megértésüket fejezik ki az ügy fontossága iránt, amikor repülni engedik fiaikat.

Cz. J.

Kimagasló teljesítményrepülések:

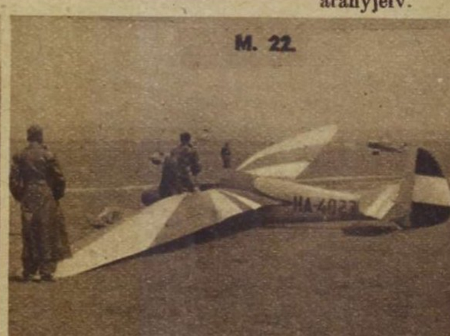
S.	Kelt	Név	Gép	Honnan—Hová?	Táv. km	Magasság m Tiszta	Magasság m Absz.	Megjegyzés
1.	VII. 3.	Auguszt L.	M. 22	Érd—Kőrösgyéres	217			
2.	4.	Balázs A.	M. 22	Érd—Szóvárhegy	252			
3.	4.	Sóváry Gy.	M. 22	Érd—Székelyhíd	238			
4.	5.	Lenkei A.	M. 22	Érd—Nagyvárad	228	2449	2747	célrep.
5.	10.	Auguszt L.	M. 22	Érd—Gyula	200			
6.	10.	Bollmann B.	M. 22	Érd—Esküllő	265			
7.	14.	Auguszt L.	M. 22	Érd—Újvidék	250			célrep.
8.	14.	Beniczky L.	M. 22	Érd—Mezőszakadát	250	3130		E1
9.	15.	Lenkei A.	M. 22	Érd—Szolnok—Érd	196			hurok csúcs
10.	23.	Beniczky L.	M. 22	Érd—Hencida	210	2507	2835	
11.	23.	Vojnich P.	Kevély	Érd—Zenta	190	2509	3000	
12.	25.	Szij K.	M. 22	Érd—Csurog	243			
13.	27.	Rózsa F. jun.	Kevély	Érd		2826	3195	
14.	28.	Bollmann B.	Kevély	Érd		4237	4533	csúcs E1
15.	28.	Vojnich P.	Kevély	Érd		5053	5412	csúcs E1
16.	28.	Nagy H.	Kevély	Érd		2556	2965	csúcs
17.	28.	Auguszt L.	M. 22	Érd—Nagyvárad	228			célrep.
18.	29.	Vojnich P.	M. 22	Érd—Nagyvárad	228	2438	2867	célrep.
19.	VIII. 18.	Beniczky L.	M. 22	Kéménd—Újvidék	306			cél E2 aranyjelv.

A hegyen





Motorpróba az Aviá-val


M. 22.



Az EM. 29.


Az érdi géppark

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

I.

A közelmultban felszabadult felvidéki városkában állandóan pezsgett az élet. De talán sohasem lepte el annyi ember a folyópart rózsalugasokkal övezett gyönyörű sétányát, mint ma délután, amikor a késő őszi nap búcsúzóul utolsó meleg simogatásával árasztotta el a Szinyák tövét. Mintha csak a városka valamennyi lakása minél több melegenergiát igyekezett volna elraktározni magában, a hamarosan beköszöntő zordon télre...

A sétányon hullámzó tömegből a repülőgépvezető iskola karpaszományos növendékei sem hiányozhattak. A szolgálatban levőkön és azokon kivül, akik a kimenő-elvonó nevelőeszköz hatását szenvedték, itt is voltak mindnyájan. Ketteshármas csoportokba oszolva árasztották maguk körül az ifjúság varázsát és nem egy csinos nő szeme akadt meg jómegjelenésű alakjukon.

A két elválhatatlan bajtárs, Kiss Laci és Sárosi Pista a sétány közepét diszítő emlékmű tövében telepedett meg és innen legeltette szemét az előtte elvonuló szépnemen. Gyerekkoruk óta együtt nevelkedtek, együtt vonultak be a repülőkhöz és jóformán ugyanazon a napon lettek egyedülrepülők is. Izlésük is egyezett nagyjában, ami sok tekintetben előnyös, de egy szempontból feltétlenül hátrányos volt: rendszerint ugyanaz a nő tetszett mindkettőjüknek. Összeforrottságukat azonban éppen ez fémjelezte legjobban, mert ezt a kellemetlen és a férfi önérzetébe vágó kérdést is barátságosan, sorshúzással döntötték el. Aki nyer, az legyen a szerencsés a szerelemben is.

Vállukon vastag ezüst csík mutatta hadapród mivoltukat és ez a rendfokozat némi komolyságot kölcsönzött természetes férfiszépségüknek, az elsőéves karpaszományosok minden kis életmegnyilvánulásnak örülő, szinte felelőtlen életszemléletével szemben. Természetesen ez is csak látszat volt, s valójában Laci meg Pista is éppoly gyönyörrel élvezte a késő őszi napban sütkérező életet, mint egy évvel fiatalabb bajtársaik.

Hangos kézcsókkal köszöntöttek jobbra-balra az ismerős kislányoknak. de valami belső ösztön most visszatartotta őket attól, hogy a köszönéseket huncut kis mosolyokkal fogadókhoz csatlakozzanak. Az édes semmittevés zsibbasztotta el bennük az elhatározó akaratot és rábizták magukat a vak véletlenre.

— Nézd csak Laci! — bökte meg hirtelen társát Pista.

Laci a jelzett irányba fordult és gyönyörű fiatal leányon akadt meg a tekintete, aki egyedül jött az új hid felöl. Szögfekete haja éles ellentétet alkotott márványszobor szépségű arcával és egész magatartása, amint sebesen tipegett végig az éhes férfiszemek sorai között, maga volt az eleven elutasitás.



— Még sohasem láttam őt! — álmélkodott Laci.

— Belehalok, de akkor is megismerem őt! — vágta rá rögtön Pista.

— Huzzunk! — kiáltották aztán mindketten, de a következő pillanatban már meg is bánták. Lerítt az arcukról. Nem, erről a leányról a szerencse kedvéért nem mondanak le.

A leány éppen közelükbe ért, ez két hadapród legbájosabb mosolyát erőltette magára és minden igyekezettel azon volt, hogy a vágyakozásuk tárgya észrevegye őket. Az azonban egy hideg pillantással végifutott rajtuk, ebben a pillantásban benne volt az Északi-sark csontig dermesztő jeges fuvallata, s utána már mit sem látszott tudni róluk. Tovább sietett...

Mintha csak puskából lőtték volna ki őket, úgy iramodott a két hadapród a leány után. Történjék akármi, meg kell tudniok, hol lakik, hova tartozik. Lépteik a leány üteméhez igazodtak és azok a karpaszományosok, akiket szintén megigézett az ifjú női szépség bája, megadással engedték át a teret a két elismert sikerű „vadász"-nak.

A kislány pedig ment egyenesen, a sétányon át. A polgári leányiskolánál befordult a Fő-utcába, majd a Várhegyre tartott. a görögkatolikus székesegyház irányába. A templom előtt egy szük kis utcába tért be és amikor a két kadét tettrekészen éppen meg akarta szólitani, belépett a második családi ház ajtaján, melyet hangos csattanással vágott be maga mögött...

II.

A két hadapród lelki nyugalma ettől a naptól kezdve teljesen felkavarodott. Alig tudták kivárni a foglalkozás végét máris a sétányra rohantak. Természetesen eredménytelenül... és ez csak növelte a szép ismeretlen utáni vágyukat.

Már nem beszéltek sorshúzásról, sőt hamarosan meg is osztották a keresés munkáját. Egyikük az előtt a családi ház előtt állt őrt, amelyben a leány eltünt, a másik pedig a város utcáit rótta, hátha véletlenül reá akad. Minden hiába.

Megkisérelték a kérdezősködést is utána. A helyi ruszinok között azonban nem akadtak ismerőseik, a magyarok pedig nem tudtak felvilágosítást adni. A sorozatos sikertelenség következtében egyre bátortalanabbul fogtak hozzá a kutatáshoz és vágyaik álma, akit képzeletük a legszebb és legjobb tulajdonságokkal ruházott fel, mindinkább tovatűnő lidércfénynek tünt fel előttük.

Közben a Kárpátok gerincéről lesüvítettek a hideg északi szelek, a szép őszi napokat a téli fagy váltotta fel és egy hónapi hasztalan keresgetés után Laci és Pista reményei végleg elsorvadtak.

III.

A karácsonyi szabadságról visszatérő karpaszományosokat nagy meglepetés várta. Ujév utáni napon az eddigi száraz fagyra sürü hóesés következett, amely vastag fehér lepellel vonta be a repülőteret. Egyelőre le kellett tenni a repülésről.

Az „unalmas" tantermi és irodai foglalkozás napjai virradtak fel. A pilótanövendékek érzelmi életét eddig nagyrészt lefoglalta a repülés iránti szenvedély. Ez a rész azonban most felszabadult és megnyilvánulásainak számára új tárgyat keresett. Fiatalok voltak, tizenkilenc-húszévesek, nem csoda tehát. ha teli szívvel az életnek arra az örömére vetették rá magukat, amelyeket, a szép nemmel való érintkezés nyujtott számukra.

Megkezdődött a báli évad. A városka, valamint a környék fiatalasszonyai és leányai sohasem mulatták át olyan vidáman a farsangot, mint ebben az évben. A sok délceg, csupatűz repülőkarpaszományos még a seprőnyélnek is feledhetetlenné tette a reggelbe nyúló mámoros éjszakákat. De sok titkos frigykötés történt ezen a farsangon!

Laci és Pista megint a régi volt már. Bár emlékeik között felvillant a szép fekete leány képe, a fiatalság mindent elsöprő ereje diadalmaskodott a multon való gyötrődés felett és a mára s az ebből szövődő jövőre irányozta érzéseiket.

(Folytatjuk.)

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1943. évi szeptember, október hóban —, érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Fogyasztási és Ért. Szöv., Nyirmihálydi, 50, ifj. Rétfalusi István Rákospalota, 25, Kassa város 4000, Bodrogkeresztúr község 50, Szegi község 25, Meggyesi István hdgy., Margitsziget, 70, Fertőhomok község 10, Fertőháza község 10, Szegiláng község 25, Bese János Kassa, 10, Zalaszentbalázs község és Vidéke Hangya Szöv. 50, Cseró István Abony, 20, Födi Ferenc honv. Bp., 10, Kunhegyes község 150, Okányi Fogy. és Ért. Szöv. 50, Porcsin Gyula Derecske, 7, Hangya Szövetkezet, Köröskisjenő, 100, Alsónémedi község 400, Török István Bp., 20, Bonyhád község 500, Gönyü község 60, Tiszaderzs község 30, Szálka község 30, Grábor község 10, Smarcz Antal Bp., 30, Okány község 420, Ujsanálos község 27, Magyar Építő Rt. Lőrinci, 10, Gyenge Demjén Bp., 50, Magyar Légiforgalmi Rt. 2648.18, Taksonyfalva község 89.20, Komját község 150, Soproni Cserkészrepülők 3.20, Tarr László Debrecen, 10, Hegedüs Béla Debrecen, 10, Kass Ferenc Debrecen, 5, Hegedüs Gábor Debrecen. 5, Tatháza község 50, Siklósi Levente E. S. Szakosztály 1332.12, Télcsey Dalma Bp., 40, Bodonhely község 5, Sárospatak község 350, Szenc község 350, Cservenka község 100, Gesztely község 20, Bágyogsovát község 20, Magyarkanizsa község 200, Kapuvár község 50, Alsódobna község 15, Nyilas Vince, Ungvár, 149, Dunaszeg község 20, Siklós nagyközség 706, Siebold László karp. tiz. Ujpest, 10, Szombathelyi Tankerületi Igazgatóság 10.220.54, Hernádnémeti község 230, Dávod község 30, Magyar Épitővállalat Lőrinci, 60, Namocsa község 200, Leventeegyesület Szigetcsép, 57.35, Bodrogszerdahely község 100, Szalay István igazgató Bp., 300, Porcsin Gyula Derecske, 7, Bese János Kassa, 10, Meszlényi Ignác 150, Hernádkak község 10, Hangya Szöv. Bp., 50, Felsőszabolcsi Ref. Tanító Egyesület 10.45, Virág János Bp., 5, Kontra Lajos Bp., 5, Baja város 5000, Sóstófalva község 9, Sarród község 80, Vásárosfalu község 5, Neményi Selyemgyár Miskolc, 9.60, Vágvecse község 20, Kesznyéten község 50, Királyhelmec község 150, Pereszteg község 20, Edve község 5, Rábakecöl község 10, Sopronszécsény község 5, Vághosszúfalu község 20, Pestszentimre község 100, Rákóczifalva község 200, Magyar Építő Rt. Lörinci, 20, Hercegtöttös község 352, Bekecs község 50, Alsódörgicse község 25, Felsődörgicse község 16, Kisdörgicse község 4, Akali község 36, Tépe község 20, Szombathely város 499.45, Legyesbénye község 50, Himod község 30, Pomáz község 100, Cigánd község 100, Balmazujváros község 200, Nagymegyer község 45, Tejfalubúcsúháza község 20, Csölösztő község 15, Bakonyszentlászló község 82, Hegyesd község 10, Monostorapáti község 30, Hajduhadháza község 200, Berekböszörmény község 100, Szolnok város 1000, Rákoscsaba község 100, Budapest székesfőváros 50.000, Etyek község 855, Bakonypéterd község 30, Románd község 30, Jászszentlászló község 99, Sósszentmihály község 150, Magyar Építő Rt. Lörinci, 5 pengő.



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

A Kormányzó Úr november 15-én Jánosy Istvánt, lapunk főszerkesztőjét és felelős kiadóját hosszabb kihallgatáson fogadta.

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Cuno Heribert Fütterer, budapesti német légügyi attasé altábornaggyá lépett elő. Fütterer altábornagy öt év óta képviseli a német légierőket Magyarországon, ahol öt éves működése folyamán az országnak, főleg a magyar légierőknek, értékes szolgálatot tett. A magyar repülők őszinte bajtársukat és barátjukat tisztelik Fütterer altábornagyban.

*

Kairó mellett az amerikaiak új, repülőteret rendeztek be, amelyet a Nápoly fölött repülőhalált halt Payne amerikai repülőezredesről Cairo-Payne Field-nek neveztek el.

*

A szovjet, miután az északafrikai francia komitét elismerte, hozzájárult a futárrepülőjáratok létesítéséhez Algir, Damaszkusz és Moszkva között. A járatok fenntartásáról Marmier francia ezredes, De Gaulle volt repülőgépvezetője gondoskodik.

*

Wladimir Kren repülő-tábornok, a horvát légierők parancsnoka nyugalomba vonult. Utóda: Adalbert Rogulja ezredes.

*

Az amerikai légierők vezetésében számos személyi változás történt. Az Európában működő amerikai vadászerők parancsnokságát Kepner vezérőrnagy vette át, aki 1934-ben egy 84.000 m^3-es sztratoszféraléggömbbel harmadmagával együtt 18.900 m magasságot ért el. A léggömb ott szétrobbant és utasai ejtőernyővel ereszkedtek le a földre. A kísérlet Dél-Dakotában történt.

*

Portugália Angliától és az Egyesült Államoktól hadianyagot — köztük repülőgépeket — kap cserébe azért, hogy az Azori-szigetek légi és tengerészeti támaszpontjainak szabad használatát biztosította az angolszász hatalmaknak. A nyugati szövetségesek az új támaszpontokat főleg a német búvárhajók elleni küzdelemben akarják hasznosítani. Az Azori-szigetcsoport 9 szigetből áll s az európai szárazföldtől mintegy 1200, az amerikaitól körülbelül 1600 km-re fekszik. A támaszpontok kiépítésének foka a nyilvánosság előtt ismeretlen. A háború előtt az Azori-szigetek szárazföldi repülőterei nem játszottak jelentékeny szerepet.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Uj jégmentesítő berendezést szerkesztett az amerikai Consolidated Vultee Aircraft Corp., amellyel — a német IDL szerint — katonai repülőgépeken igen jó eredményeket értek el. Az új berendezés azon, a már ismert elven alapszik, amely a kipuffogó gázokat használja fel a jegesedésre hajlamos repülőgéprészek melegen tartására. Ugyanez a berendezés előmelegítésre is használható a földön, indulás előtt.

*

Japánban 3 millióval emelkedett a háború kitörése óta a hadiiparban foglalkoztatott munkások száma.

*

„Seawolf”-tengeri farkas névre keresztelték azt az új torpedóvető repülőgéptípust, amellyel az amerikai haditengerészet repülőalakulatait felszerelik. Az új torpedóvető repülőgép súlya 8 tonna. Személyzete 3 főből áll. A gép állítólag igen fordulékony.

*

Sikorski tábornok, lengyel miniszterelnök halálát okozó balesetnek — amint később megállapítást nyert — nem motorhiba volt az okozója, hanem a magassági kormány működésében beállott zavar, — mondja a baleseti vizsgálatról felvett jegyzőkönyv. Amint ismeretes, a 17 bennülő közül csak a súlyosan sebesült repülőgépvezető menekült meg.

*

Papírszerű műrostanyagból készült pótbenzintartályokat erősítenek azokra a Hawker „Typhoon”-mintájú vadászegyülésesekre, amelyeket nagy távolságra vetnek be. Ezek a pótbenzintartályok ledobhatók.

*

Az „Economist” szerint Anglia békebeli repülőgépszükséglete körülbelül 4000 repülőgép lesz évente. Elsővonalbeli békebeli repülőgépállományt 2500-ra, a tartalékot 12.500-ra becsüli az angol lap és évente 20%-os utánpótlást tart szükségesnek. Ebből 3000 darab arcvonalbeli katonai repülőgépszükséglet adódik évente, míg a légi közlekedés gépállományát 6000-re, a sportrepülőgépek számát pedig 4—5000 darabra becsüli. Ezek utánpótlási szükségletéből további 1000 gép adódik, amely a fenti 3000-rel együtt 4000-et tesz ki. Ennek előállításához az „Economist” szerint a mai brit repülőipar egynyolcada is elégséges.

*

A Townend-gyűrű feltalálója repülőbalesetnek esett áldozatul. A Townend-gyűrűt tudvalevőleg léghűtéses csillagmotorok burkolatául alkalmazzák, kedvezőbb légellenállási viszonyok teremtése végett. Dr. Herbert Charles Henry Townend az első világháborúban angol tűzértiszt volt, majd a teddingtoni fizi-

kai kutató laboratóriumban aerodynamikai kutatásokkal foglalkozott. 1837 óta a haditengerészet kutató laboratóriumának volt a vezetője, ahol vízirepülőgépek és új hadihajókonstrukciók alkalmazásával fellépő örvénylések terén végzett kísérleteket.

*

A Lockheed P-38 Lightning-mintájú amerikai kétmotoros, együléses vadászgépet az európai hadszintéren felderítési célokra is használják. Az említett vadászgép felderítő kivitelben fegyverzetet nem visz, ellenben szárnyai alatt pótbenzintartályokkal van felszerelve. A fegyverzet helyén fényképező kamarák találhatók (szám szerint 5).

*

Az amerikai záróléggömböket, amelyek légvédelmi célra szolgálnak, továbbá a búvárhajók ellen alkalmazott partvédelmi léghajókat héliumgázzal töltik. Ennek következtében a héliumszükséglet erősen megnőtt. Ezidőszerint huszonötször annyi héliumot állítanak elő az Egyesült Allomokban, mint 1937-ben, amikor a héliumkivitelt betiltották.

*

A brit repülőiparban tapasztalható munkáshiányon Bevin munkaügyi miniszter akkép kíván segíteni, hogy a nők számára érvényben lévő munkaszolgálati kötelezettség korhatárát 27-ről 50-re akarja felemelni. Azok a nők, akik repülőgépgyárak közelében laknak, az ottani repülőgépgyárakban, akik pedig más hadiipari vállalatok közelében laknak, ott kötelesek munkaszolgálatot teljesíteni. A miniszter szerint „a középkorú nők a munkásság hangulatára kiegyensúlyozó hatással vannak" s így alkalmazásukkal kedvező tapasztalatokat szereztek.

VEGYES HIREK

A magyar vitorlázórepülők közül az idén eddig már ötvenöten szerezték meg az ezüst-teljesítményjelvényt. Ezzel a magyar teljesítményjelvénytulajdonosok száma 158-ra emelkedett. Az arany-teljesítményjelvényt eddig négy magyar vitorlázórepülő érdemelte meg.

*

Rövidesen 570 ifjúsági aero-körben fogják oktatni a modellezést — mondotta vitéz Háry László ny. vezérőrnagy, a Magyar Aero Szövetség elnöke, sajtótájékoztatójában.

*

Rall német repülőszázados elérte a 200-ik légigyőzelmet s ebből az alkalomból megkapta a tölgyfalombhoz a kardokat. Ő a harmadik azok sorában, akik 200 vagy annál több légigyőzelmet arattak. Graf őrnagy és Philipp őrnagy voltak az elsők. Rall százados ezidőszerint 25 éves. 1936-ban lépett be a gyalogsághoz, ahonnan később a légierőkhöz került. Nyugaton Anglia ellen, majd a Balkánon, Krétán, később pedig a keleti arcvonalon harcolt. 1941-ben súlyosan megsebesült. 1943 augusztus végéig végrehajtott 555 ellenség fölötti repülése folyamán négyszer lőtték le. Nowotny százados volt a negyedik, aki Rall után elérte a 200-ik, sőt azóta mint első, már a 250-ik légigyőzelmet is.

*

Érdekes számítást közöl a svájci „Interavia" arról, hogy 1942-ben körülbelül hány repülőgépet küldött Roosevelt Szovjet-Oroszországnak a kölcsön és bérleti egyezmény alapján. A lap közleménye szerint 1942-ben az Egyesült Államokban mintegy 50.000 repülőgépet állítottak elő. Ezek közül mintegy 60%, tehát 30.000 darab volt a bombázó- és vadászrepülőgépek száma. A kölcsön és bérleti törvény alapján az Egyesült Államokban készült bombázógépek 30%-a, a vadászgépek közül pedig 38% — egyre-másra tehát a legyártott repülőgépek egyharmada — azaz 10.000 darab került a szövetséges, illetve barátságos államok birtokába. A külföldre szállított amerikai repülőgépek 40%-át kapta Szovjet-Oroszország, ami a fenti számítás szerint körülbelül 4000 darabot tett ki, ami az Egyesült Államokban gyártott repülőgépek 8%-ának felel meg. Hasonló kulcsot alkalmazva az Egyesült Államokban jelenleg havonta előállított mintegy 8000 darab repülőgépre, hozzávetőleg 600 vadász- és bombázórepülőgépre lehet becsülni a havonta Szovjet-Oroszországnak átadott amerikai gépek számát.

*

Hans Philipp német repülőalezredes, egy vadászrepülőezred parancsnoka, repülő hősi halált halt. Ez a párosoros hír a német légierők egyik legbátrabb, legkitűnőbb katonájának elmúlását jelenti. Philipp alezredes 206 légigyőzelem után, 26 éves korában lépett át az örökkévalóságba, hogy elfoglalja helyét az Immelmannok, Richthofenek, Möldersek mellett a német repülők Walhallájában.

Diákkorában vitorlázórepülő volt. Másfél évvel ezelőtt, 86-ik légigyőzelme után kapta meg a második legmagasabb német kitüntetést: a kardokkal díszített tölgyfalombot.

*

A német vadászrepülők felügyelőjének öccse: Galland őrnagy 53-ik légigyőzelme után Anglia fölött repülő hősi halált halt. 29 éves volt. Galland repülőhadnagy, a vezérőrnagy másik öccse egy évvel ezelőtt ugyancsak az angol arcvonal fölött halt repülő hősi halált. Valamennyien vadászrepülők voltak.

*

Angolszász repülőgépveszteségek Észak-Európában és Németországban:

	Brit gépek	Amerikai gépek
1943 július:	195	108
1943 augusztus:	306	100
1943 első nyolc hónap	1651	447

A fenti adatokat Sinclair brit légügyi miniszter közölte a parlamentben. A fenti számokban csak azok a gépek szerepelnek, amelyek bevetése Angliából történt.



III.

Igy volt, Pista — fejeztem be pályaválasztásom történetét.

— Gondolhatod, hogy az az egy hét szabadság, amit ezután otthon szüleimnél töltöttem, életem egyik legboldogabb szabadsága volt. Természetesen a repülés kérdése minden nap minduntalan felvetődött közöttünk és úgyszólván másról sem beszélgettünk, mint arról, hogy hogyan is lesz, mint is lesz, amikor majd felhúzom a repülőgunyát és beállok azoknak az embereknek a sorába, akiknek tulajdonképpeni életéről eddig még vajmi keveset tudtam és akik eddig tőlem megközelíthetetlen messzeségben, csupán képzeletem világában éltek. Ez a hét tele volt tervekkel, ábrándokkal. Számtalanszor elképzeltem magamban a repülő-életet, természetesen középpontjában saját személyemmel. Az események, a kalandok mind körülöttem forogtak és nem is lett volna ezeknek a gondolatoknak ábránd a nevük, hogyha nem én lettem volna mindig a főhős, a győztes, a sikereket arató.

— Mint minden ezen a földön, úgy ez a hét is eltelt egyszer. Sőt nagyon hamar eltelt. Elérkezett az a nap, amikor szüleimtől búcsút kellett vennem és beszálltam a vasúti kocsiba. A vonat lassan elindult és én torkomban fojtogató szorongással intettem búcsút két féltő, könnyes szempárnak. Az ablakot lehúztam és még sokáig néztem egymás mellett álló szüleim tovatűnő, zsebkendőt lobogtató alakját.

— Ludovika Akadémián felcseréltük polgári ruháinkat a repülőönkéntesek új egyenruhájával. Azért mondom, hogy új, mert mi voltunk az első önkéntes évfolyam Magyarországon, akik a trianoni békeszerződés után egyenruhát viseltünk. Kimondhatatlan büszkeséggel húztuk fel a csinos zubbonyokat és a próbákat végző szabóknak ugyancsak sok gondot okozott ez a mi büszkeségünk, mert mellkasunkat felfújva, vállainkat hátrafeszítve álltunk eléjük és nem kevés fáradságukba került a minduntalan ráncokatvető ruhadarabokat tűrhetően ránk illeszteni.

— Hosszú volna részletesen elmesélni azt a fél esztendőt, amig ujonc-kiképzésünk és elméleti kiképzésünk tartott. Azt azonban meg kell jegyeznem, hogy ez az időszak és még igen sok tekintetben a rákövetkező évek is meglehetősen távol álltak azoktól a színes, kalandos ábrándoktól, amelyeket bevonulás előtt a repülő életről szőttem. Parancsnokunk és oktatóink rendkívül keményen megfogtak bennünket az első naptól kezdve. Évfolyamom egyrészének mindez nem volt újság, mert ők katonai főreáliskolából kerültek ki. Voltunk azonban jó páran s ezek közé tartoztam én is, akik polgári középiskolát végeztünk s bizony a katonai élet abc-i csak keserves igyekezettel váltak vérünkké. A szigorú oktatások és fegyelmezések nem egyszer okoztak keserű perceket, de természetesen óvakodtam attól, hogy leveleimben ezekről bárminemű említést is tegyek. Nem tudtam volna elviselni, ha szüleim csak egy szóval is célzást tettek volna arra, hogy ők nem ezt a pályát választották számomra . . .

— Minden kezdet nehéz. S ezek a hónapok is valóban csupán a kezdet nehézségei voltak. Lassan megtanultunk mindent, ami már elegendő volt ahhoz, hogy első kimenőnkre a városba távozhassunk. Sohasem fogom elfelejteni annak az alacsony, zömök, vasmegyei honvédnek a képét, aki a Széll Kálmán-utcában először tisztelgett nekem előre...

— Szolgálatunk mind könnyebb és mind vidámabb lett. Rengeteg apró, kedélyes jelenet adódott a bajtársi együttélés során. Volt egy önkéntestársam, aki rendkívül nehezen tudta elsajátítani a jelentkezések szabályos formáit. Előzőleg el kell mondanom, hogy a karpaszományos étkezdében minden uzsonnára fél liter tejet hozattunk saját zsebpénzünkből. Egy alkalommal éppen uzsonnáról jöttünk vissza a lakóépületbe, amikor a bejáratnál a következő kép tárul szemünk elé: az ügyeletes asztal előtt a repülőtér ügyeletes tiszt állott, vele szemben napos tizedesünk, aki történetesen az előbb említett bajtársunk volt. Feszesen tisztelgett az ügyeletes tiszt előtt és bizonytalan, síri hangon a következőket jelentette: „Főhadnagy úr alázatosan jelentkezem, mint az önkéntes iskola naposa, a többiek tejelnek."

— Harsány nevetés robbant ki az ajtó mögül, de megszeppent bajtársunk szerencséjére az ügyeletes tiszt is jó hangulatban volt és maga is csupán nagyot nevetett a „tejelésen" . . .

— Igy teltek egymás után a hónapok és egyszer csak elérkezett a tisztes iskola vizsgája és elérkezett az a reggel is, amikor századparancsnokunk elbúcsúzott tőlünk, mi pedig bevonultunk az elsőfokú kiképző iskola-századhoz. Az én oktatóm öreg háborús pilóta volt, aki nagy szeretettel és körültekintéssel vezetett be a repülés magas tudományába. Hajnalban keltünk s még alig pirkadt, amikor a zúgó motorok hangja mellett felsorakoztunk az indulási vonalon. Felszálló gépeink szárnyait a felkelő nap sugarai aranyozták be s a korareggeli, mozdulatlan, tiszta levegőben egymás után róttuk az iskola-köröket a repülőtér körül.

— A komoly tanulás és kiképzés mellett itt is egyaránt bőven voltak vidám és elkeseredett pillanataink. Egész napi hangulatunkat az befolyásolta a legjobban, hogy hogyan sikerültek reggel a fel- és leszállások. Ha az oktató meg volt elégedve, akkor egész nap nem lehetett bírni velünk, ha viszont reggel „rossz napunk" volt — így neveztük, ha elügyetlenkedtük a leszállásokat — akkor viszont egész nap lógott az orrunk és olyan ingerlékenyek voltunk, hogy az ilyen kaffard-szerű hangulatok nem egyszer komoly szóváltásokat robbantottak ki közöttünk.

— Századparancsnokunk is gondoskodott néha arról, hogy túlzott jókedvünket kissé megnyirbálja. Egyszer erős északi szélben a repülőtéri állomás és az utolsó hangár vonala között kellett fordulóznom. Ekkor már egyedülrepülő voltam. Rendkívül élveztem a remek íveléseket, amiket természetesen már sajátkezűleg gyártottam a magasban és egészen megfeledkeztem arról, hogy a földre is vessek legalább egy megvető pillantást. Egyszercsak véletlenül lenézek, hát uramfia, alattam a város! Az északi szél jó 3 kilométerrel nyomott odébb feladatom kijelölt légterétől. Gyorsan besomfordáltam az iskolakört repülő gépek közé és erősen reméltem, hogy a földről nem figyelték gyatra működésemet. Tévedtem! Amikor begurulás után századparancsnokomnál jelentkeztem, alkalmam nyílott az ellenkezőjéről meggyőződni, mert még oda sem értem eléje, amikor már messziről meghallottam harsány hangját:

— „Mi volt ez, Növendék?! . . . Hova andalgott?! . . . Azt hiszi, ez kéjutazás! . . Ez repülés, Növendék! . . . Repülés, ahol nem lehet andalogni! . . . Egy hétig nem repül! . . . Megértette, Növendék!?"

— Meg . . . De még mennyire megértettem. Egy hétig nem repülhetek, mert a feladatot nem úgy hajtottam végre, ahogyan kellett volna. Nem figyeltem a repülés közben, mert ha figyeltem volna, észre kellett volna vennem, hogy az erős északi szél mindinkább délfelé sodort. Ha jobban ellenetartottam volna és a fordulatok északi ívét jobban megnyújtottam volna, akkor nem csúsztam volna ki a kijelölt gyakorló légtérből és nem lyukadtam volna ki a szigorúan tiltott légtérben, a város fölött.

— És egy hétig minden reggel épp úgy kivonultam bajtársaimmal az indulási vonalra, mint eddig, amikor repültem és délig álldogáltam a szerszámos kocsinak támasztva hátamat és fájt a szívem, mert akárhova néztem, mindenütt gépek fickándoztak a levegőben; szabadon, boldogan, kéjelegve szelték a levegőt; csak én álltam lógó orral, tétlenül, megbüntetve, eltiltva a repüléstől.

— Sohasem felejtettem el ezt az egy hetet, de az is

tény, hogy azóta sohasem követtem el szabálytalanságot és sosem repültem figyelmetlenül.

— Hogy milyen volt az első egyedüli felszállásom? . . . Igaz, erről még nem is beszéltem.

— Abban az időben még sok németnyelvből származó kifejezés volt használatban a repülésnél. Ez még a Monarhia korszakának egyik maradványa volt.

— „Alleinflieger" — hallottuk gyakran oktatóink szájából; de ennek a két szónak a jelentősége hónapokig elérhetetlen messzeségben lebegett előttünk.

— „Alleinflieger", — egyedülrepülő; aki már megtanult annyira le- és felszállni, fordulózni, hogy már „lejelenthette" az oktatója, hogy már „kontrollra" kerülhetett. Micsoda izgalmas új világot nyitott meg előttünk, ez a néhány idegen csengésű kifejezés.

— Oktatóm megszokott, kopottas bőrsapkája helyett, szélesebb, idegenformájú, bőrsapkás fej ült mozdulatlanul előttem, az első ülésben. Ez az idegen fej századparancsnokom legszemélyesebb tulajdonát képezte, ami annyit jelentett, hogy én is „kontrollra", jó magyar kifejezéssel: ellenőrzőrepülésre kerültem. Három le- és felszállást szurkoltam végig, a legnagyobb izgalmak közepette, mert ott lebegett előttem állandóan a kétféle lehetőség: elenged-e a százados úr egyedül, vagy visszavág „dopplira". Ma már a doppli helyett is kétkormányos repülést mondunk.

— Nem vágott vissza! — Amikor parancsára begurultam az indulási vonalra, kényelmesen kimászott az Udet szűkreszabott, első üléséből és egykedvű arckifejezéssel, hüvelykujjával a felszállás irányába bökött:

— „Öt felszállás . . ."

— Azt hittem, kiugrom a bőrömből. Természetesen ez a pár szó annyit jelentett, hogy egyedülrepülő lettem, hogy már elég ügyesnek talált arra, hogy az oktató felügyelete alól felszabadítson, hogy ezentúl a gépben teljesen egyedül fogok ülni és azt egészen önállóan fogom vezetni . . .

— A szerelők sietve szedték ki az első ülésből az ejtőernyőt és összekötötték a bekötő hevedereket, nehogy véletlenül beléjük akadjon a botkormány; azután felemelkedett a piros indító zászló és én lassan előre nyomtam a gázkart. A gép megérezte, hogy csak egy személy ül benne és rövid nekifutás után könnyedén a levegőbe emelkedett.

— A különleges élmény izgalma feszült bennem az egész első kör alatt. Ráfordultam a „hosszúfal"-ra — vagyis párhuzamosan a repülőtér hosszával — azután ismét egy forduló balra, levettem a gázt a motorról és megjelent előttem a már jól ismert víztorony és a leszállási mező.

— Életem első egyedüli leszállása előtt állottam. Tudtam, ha csak egy gondolatnyit tévedek és valamit rosszul csinálok, akkor összetörhetem a gépet és magamat is, mert nincs már előttem az oktató, aki az utolsó pillanatban gyakorlott kézzel belenyúlhatna a végrehajtásba.

— Azután hirtelen minden gondolat tovaszállt agyámból és lázasan, feszülten, kimeresztett szemekkel figyeltem az alámfutó zöld talajt. A kerekek simán gurultak a repülőtér zöld pázsitján, a gép rohanása meglassult és ekkor kimondhatatlan öröm fogott el. Túl voltam első egyedüli leszállásom válságos percein!

— Gépem már egészen lassan gurult; előre nyomtam a gázkart és amikor a föld kérge már ismét 30—40 méterre alám került, hangosan, felszabadultan, a motor és a szél zúgását túlkiabálva, énekelni kezdtem. Hogy mit is énekeltem akkor? . . . Bizony már nem tudnám megmondani. De akár mi is volt annak az örömtől artikulátlan kiáltozásnak a dala, vagy a szövege, azzal semmi mást nem akartam, mint belekiáltani a feneketlen világűrbe, hogy én is besorakozhattam azok közé a férfiak közé, akik megtanulták a zabolátlan elemeket maguk alá gyűrni, legyőzni a földi vonzást és uralkodni a zúgó szeleken; hogy egy magyarral ismét több azoknak a száma, akik biztos kézzel és erős akarattal hivatva lesznek birokra kelni a tomboló viharral, a kietlen éjszakával, az alattomos köddel, birokra kelni a Föld ősi törvényeivel s talán egyszer a szelek szárnyán hazánk felé lopakodó gyilkos ellenség gépeivel . . .

— S a légcsavar sebesen forgó szárnyai boldogan csillogó szemeim előtt szivárványszínű, fényes koronggá olvadtak össze és harsogó zúgással dalolták velem együtt a győzelem dalát.

v. J. A.

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A por a valóságban nem lebeg a légkörben, mert fajsúlya nagyobb, mint a levegőé. Tökéletesen szélcsendes időben minden porszem a föld felé esik. Nyilvánvaló, hogy a legkönnyebb porszemecskék esnek leglassabban: ezért igen gyakran *esztendők kellenek ahhoz, hogy a meteoritok vagy vulkáni kitörések pormaradványai a föld felszínére érkezhessenek.*

*

1 cm³ levegőben 200—400.000 drb porszem is előfordulhat, ami — nagyobb méreteket tekintve — igen tekintélyes porszemmennyiséget képvisel. 1901-ben például, amikor március havában hatalmas porviharok dúltak a Szaharában, néhány hónap mulva *1,800.000 tonna por hullott le Európa földjére* és ugyanekkor 150,000.000 tonna Afrika partvidékeire.

*

A ködöt a repülés elsőszámú közellenségének tekintik és egyéb vonatkozásokban (egészségi szempont, éghajlat stb.) is kárhoztatják ezt az időjárási képződményt. Néhol azonban másképp vélekednek a ködről. Igy például Dél-Kalifornia vigasztalan nyári szárazságát éppen a köd enyhíti. *Ilyenkor a kaliforniai nyári köd néha egyetlen egy éjszaka alatt annyi vizet szolgáltat, mint amennyit egy közepes erősségű nyári zápóreső.* A perui *garúa* is ugyanilyen természetü ködfajta. A délafrikai Táblás-hegység vidékein azt is megállapították, hogy — délkeleti passzát szél mellett — *az átvonuló ködfelhőkből tizenhatszorta annyi nedvességet kapott a növényzet, mint az ugyanezen idő alatt lehullott esőből.* Sőt, néhány év előtt a ködnek egy újabb dícsérendő jellemvonását is felfedezték: Port Angeles közelében (Washington-állam) a Csendes-óceán felől a szárazföld felé hömpölygő köd napok óta tartó, hatalmas erdőtüzet oltott el néhány óra alatt.

*

A meteorológiai elemeknek, a hőmérsékletnek, a légnyomásnak, a nedvességnek és a levegő elektromos vezetőképességének napi menete és a halandóság között — úgy látszik — kapcsolat áll fönn. *Az általános orvosi tapasztalat ugyanis azt mutatja, hogy a súlyos betegségben szenvedők halála többnyire hajnali 4 óra körül következik be. Ezen időpontban éri el a levegő elektromos vezetőképessége a napi csúcsértékét.* Nyáron — napi menetében — még egy maximumot mutat, déli 12 óra körül. Kovnóban, 1925—30 között, 1444 halálesetet figyeltek meg: ezeknek egyik része hajnali 4 órára, a másik része (a kisebbik) déli 12 órára esett. E meglepő kapcsolat tudományosan még nem igazolt, ámde valószínű, hogy nem minden alap nélkül való.

A repülő a felhőzet formáiból következtethet a szél irányára: *amerre a felhőtaréjok dőlnek, arrafelé fúj a szél.*

*

A levegő hőmérséklete és nedvességtartalma szoros kapcsolatban áll az ember hőérzetével. Nyugodt levegőt feltételezve, 30 fokos léghőmérséklet és 22%-os viszonylagos nedvesség ugyanolyan mérvű izzadást okoz, mint 25 fok és 60%. *Viszont 25—30 fokos léghőmérséklet és 80% nedvesség már hőgutát okozhat.*

*

Az esősűrűség világrekordját Porto Belloban (Panamában) mérték. 1911 november 29-én: 3 perc alatt 61.8 mm eső esett, *azaz 1 m² területet — 3 perc alatt — 61.8 mm magas víztömeg borított be.* A Magyarországon mért legnagyobb esősűrüség 5 mm/perc.

*

Sok ember, ámde nem mindegyik, a magaslati klíma oxigénhiányát megszokja; ezt a tényt a Himalája-expedíciók bizonyították. Huzamosabb ottartózkodás után a mellkas és a tüdők befogadóképessége megnagyobbodik, a vörös vérsejtek megszaporodása és a gyorsabb légzés révén a szervek oxigénellátása a szükséges mérvig felfokozódik.

*

A köd fogalmát nemzetközi megegyezés alapján határozták meg: *az alsó légrétegek kondenzációs termékét akkor nevezzük ködnek,* ha keletkezése következtében *a vízszintes látás 1 km-nél kisebb* valamilyen irányban. Ha a látás 1 km-nél nagyobb (minden irányban): *páráról* beszélünk.

*

A magas ködtakarót felülről inverziós réteg határolja. (Olyan levegőréteg, amelyben a hőmérséklet a magassággal nő.) *A magasköd sűrűsége* — a talajköddel ellentétben, amely a földközelben a legsürűbb — *a magassággal növekszik* s legnagyobb az inverziós felület közvetlen környezetében. Az inverziós felület, amely alatt — a légörvénylés következtében — vízgőz, füst és por gyül össze, erősen kisugárzó felületet alkot. A ködképződés — a kisugárzás okozta lehűlés folytán — közvetlenül az inverziós rétege alatt indul meg s onnan kezdve halad tovább, *felülről a föld felé.*

*

A hó színe nem okvetlenül fehér. Ross, amikor felfedezte Grönland nyugati partjain a híres Karmin-szigeteket, *30 cm vastag, sötétvörös színű hórétegre bukkant.* A felfedező hómintát vitt haza s abból megállapították, hogy a hó vörös színe a *sphaerella nivalis* nevű moszattól ered. A vörös színen kívül még egyéb hószínek is előfordulnak: *találtak már kék-, zöld- és sárgaszínű hórétegeket is.* Az esetek zömében moszatok okozzák a hószíneződést. Előfordulhat azonban az az eset is, amikor a Szahara homokja festi meg a havat: ilyenkor vörös hó hull az Alpokban.

Szerkesztői üzenetek

Balogh Kálmán, Makó. Kérésével forduljon a Magyar Aero Szövetséghez. (Budapest, Vigadó-u. 2.)

Sárszegy Miklós, Budapest. Elképzelése megvalósítható lenne, de a kivánt hatást semmiképpen nem érhetné el. A lángszóró ugyanis csak élő célok ellen használható eredményesen, fémgépnek — tekintetbe véve még a gép haladása által keletkezett erős levegőhűtést — semmi baja nem esne. Elképzelhetetlen az, hogy a gép farába mereven beépített lángszóró olyan hosszú ideig érne lángjaval a hátulról támadó gépet, hogy hatása érvényesülhetne. A célnak sokkal jobban megfelel egy mereven beépített géppuska, mely egyrészt kisebb helyet vesz igénybe, másrészt nagyobb hatótávolsággal és átütőerővel bír.

Uzsoky Miklós, Magyarkonyát. Az első három kérdésére levélben fogunk válaszolni. 4. Az Ifju Repülő régi példányai sszerkesztőségünkben kaphatók. 5. A jelzett kérdéssel Abódy-Anderlik Előd: A repülőgép és a repülés című könyve foglalkozik legrészletesebben. Megrendelhető könyvszakosztályunk útján.

Kárpát László, Nagykanizsa. A mai első üzenetünket ajánljuk figyelmébe.

Németh László, Budapest. Repülőgép vezető kiképzésre csak olyan 17—20 éves ifjak jelentkezhetnek, akik legalább 4 középiskolai (polgáriiskolai) osztályt vagy 8 elemit végeztek. Az, hogy valaki katonai repülőgépvezető legyen, nem függ rendfokozattól (rangtól). Ha repülőgépvezető lesz, amúgy is előléptetik.

Biegl Gyula, Budapest. A kérdezett vadászgép legnagyobb sebessége valóban 595 km és a ráruházott jelzők csak propagandacélokat szolgáltak.

Pécsy Albert, Pécs. A kért tervrajzot nincs módunkban elküldeni.

Salgó Alfréd, Budapest. A Magyar Szárnyak III., IV., és V. évfolyama kapható szerkesztőségünkben, példányonként 50 filléres árban.

Dr. Noé Jenő, TF. A faroknélküli és csupaszárny meghatározást kétféle géptipusra használjuk. A faroknélküli gépnek a csupaszárnyúval szemben van farka, csak elkorcsosult és nincsenek rajta iránysíkok.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

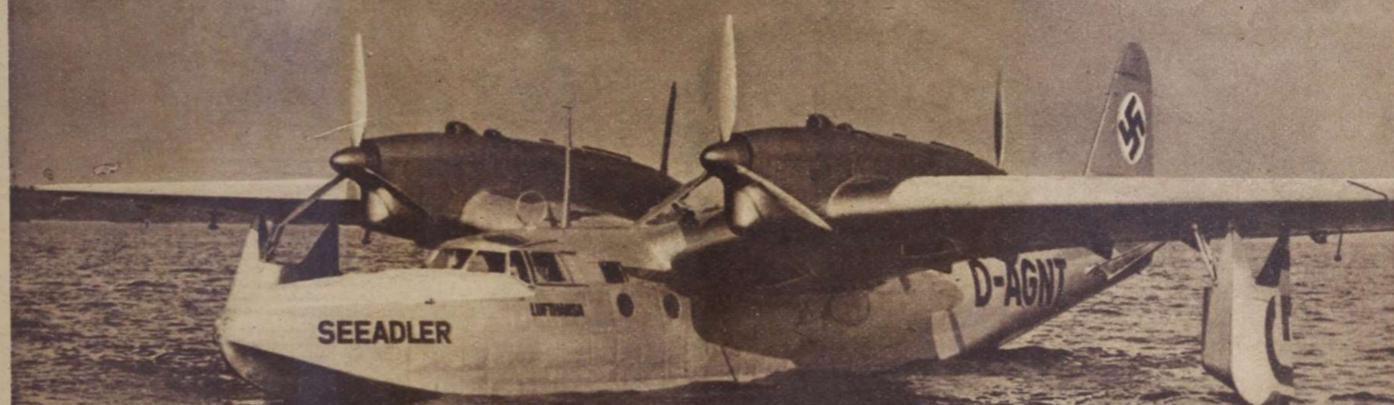
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 19.20 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára 80 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarék. pénztári csekkszámla: 29.830-

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

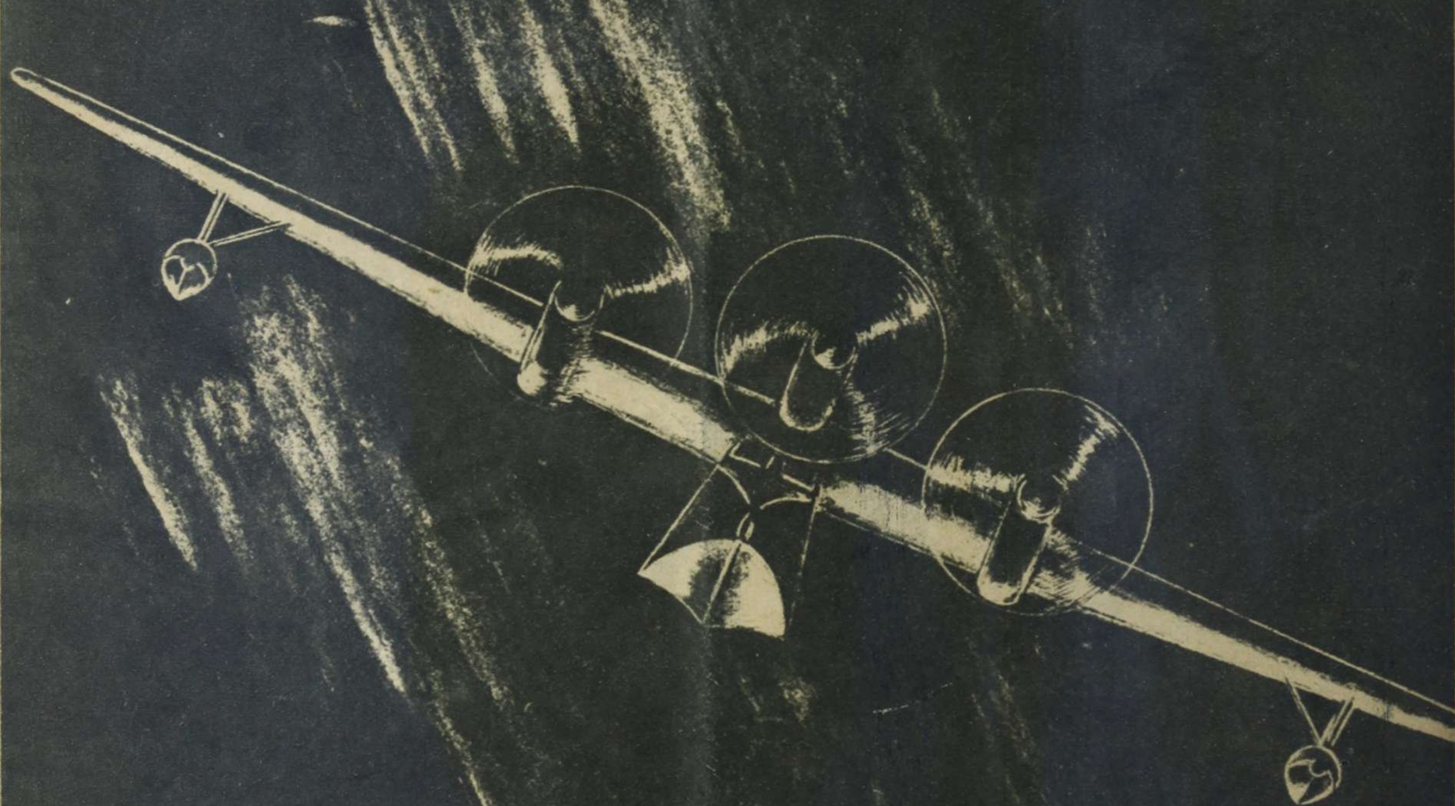


DORNIER

DO 26

NAGYHATÓTÁVOLSÁGÚ REPÜLŐCSÓNAK





137696 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.